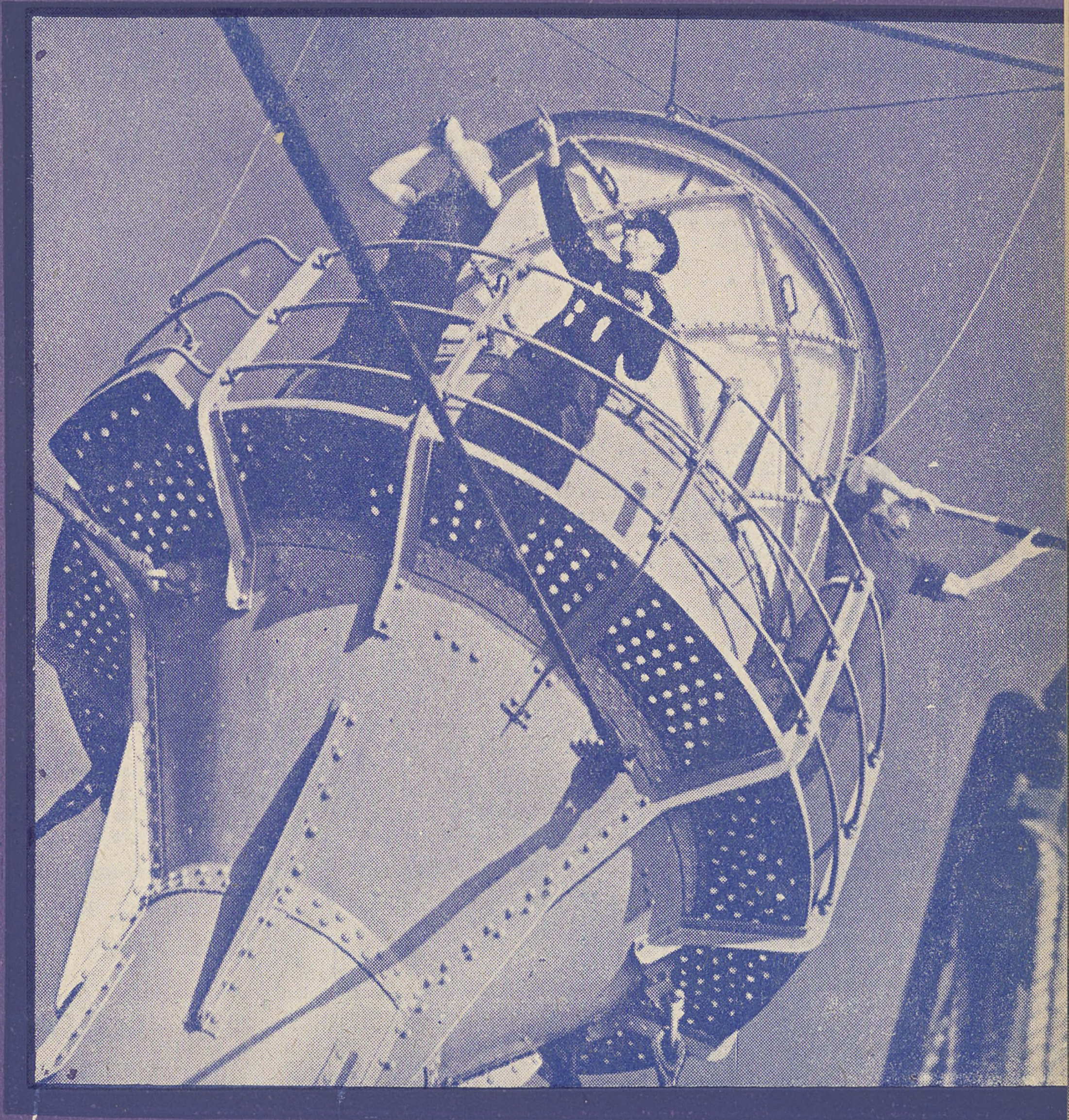
MARYNARZ POLSKI



DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I 1—15 listopada 1946 r. Nr 9

CENA 15 ZŁ



Z tygodnia NA WYBRZEŻU

Dwa lata blisko mija od chwili, kiedy okupant niemiecki opuścił polskie Wybrzeże. Do dzisiejszego dnia jednak napotykamy na krwawe ślady ich rządów. W Gdyni, z udziałem przedstawicieli całego społeczeństwa, odbył się uroczysty pogrzeb gdyńskich zakładników, których ciała spoczywały w zbiorowych mogiłach w Piaśnicy. Cześć Ich Pamięci!

* * *

Najmilszym prezentem w wojsku jest... przepustka. Otrzymanie pierwszej przepustki po przeszkoleniu rekruckim staje się nieraz niezapomnianym w życiu świętem. Po trzymiesięcznym pobycie w koszarach odbyła się w Nowym Porcie uroczystość zaprzysiężenia rekrutów. Po przysiędze do nowomianowanych marynarzy przemówił kontradm. Mohuczy.

* * *

W mętnej wodzie podobno dobrze jest łapać ryby, ale znacznie gorzej jest, gdy mętna woda na skutek dużej ilości mułu zanieczyszcza tereny portowe. Roczne zamulenie portu w Szczecinie wynosi 15 centymetrów. Utrudnia to, a z czasem i uniemożliwiłoby zupełnie, wchodzenie do portu statków o większym zanurzeniu. I dlatego właśnie już wkrótce zostaną pogłębione zarówno nurt odrzański jak i te odcinki portu, które w najbliższej przyszłości mają być używane do przeładunku.

* * *

Prezydium Rady Ministrów postanowiło wyrazić swą zgodę na powołanie do życia polskiej instytucji dla klasyfikowania statków p. n. „Polski Rejestr Statków".

* * *

Czy morskie świnki chorują na morską chorobę w czasie podróży— nie wiadomo. W każdym bądź razie konie, które przybywają do nas w ramach dostaw UNRRA, po zejściu na ląd czują się nieswojo. Tak samo jak i kury. Do Szczecina przybyło 14 statków, które przywiozły ponad 2.000 koni i około 2.300 kur. Na statku „Mexicana", który przybył do Gdańska, przyjechały również konie, które być może długo będą jeszcze tęsknić do rozległych stepów Arizony.

* * *

Publiczność zgromadzona na gościnnych występach zespołów teatralnych Ćwiklińskiej, Sawana i Wysockiej gorąco oklaskiwała przybyłych na Wybrzeże artystów. Występy te cieszyły się niesłabnącym powodzeniem.

* * *

O ile każdy akt otwarcia jest zdarzeniem radosnym, o tyle akt zamknięcia jest conajmniej smutnym objawem. A jednak na skutek przeprowadzonej w sklepach Wybrzeża kontroli, musiano zamknąć szereg nieuczciwych przedsiębiorstw. Lichwa nie zawsze popłaca.

* * *

Podróżowanie na buforach wagonu nie należy do przyjemności. Rozkoszą, w porównaniu z takim sposobem odbywania podróży, jest jazda w wagonach sypialnych. Do portu morskiego w Gdyni przybywać będą pociągi z wagonami sypialnymi z Warszawy, rozplanowane w ten sposób, że trafiać będą na bezpośrednie połączenie z promem morskim. W przyszłości na linii tej kursować będą również i wagony restauracyjne.

* * *

Nie tylko w Ameryce są milionerzy. Nasze porty staną się jeszcze w tym roku milionerami, gdyż ich zdolność przeładunkowa wynosić będzie miliony ton miesięcznie. W tym roku porty nasze odwiedziło 16 bander różnych krajów, a ilość statków na wejściu wynosi miesięcznie ok. 500 jednostek.

* * *

Brytyjskie przedsiębiorstwo żeglugowe „United Baltic Corporation" czyni przygotowania do otwarcia stałej linii żeglugowej między W. Brytanią a Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem. Otwarcie tej linii ma nastąpić z końcem listopada.

* * *

Poza dużymi transportami koni i bydła, do Szczecina przybył również transport niemieckich zbrodniarzy wojennych. Łatwo się domyśleć, że transport ten nie pochodzi bynajmniej z dostaw UNRRA.

* * *

Na Wybrzeżu spadł pierwszy śnieg — zapowiedź zbliżającej się zimy. W związku z okresem zimowym powstały: komitet wojewódzki oraz komitety miejskie Pomocy Zimowej.

* * *

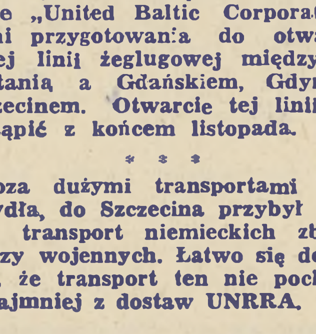
Draga ssąca, mimo swej nazwy, bynajmniej nie należy do stworzeń z rzędu ssaków. Jest to statek ze specjalnym urządzeniem do oczyszczania i pogłębiania dna morskiego. Wydział ratowniczo - holowniczy GAL-u wydobywa w Gdańsku taką właśnie dragę przy pomocy specjalnych pontonów sprowadzonych z Danii.

* * *

Niektórzy twierdzą, że woda morska na naszym Wybrzeżu stała się od pewnego czasu bardziej słona. Złośliwi nawet przypuszczają, że stało się to na skutek zbyt słonych cen w miastach i osiedlach nadmorskich. Inni jednak sądzą, że powodem tego są raczej śledzie, jakie ukazały się ostatnio w dużych ilościach. Oprócz śledzi ukazały się również sandacze i wątlusze. Aczkolwiek w ubiegłym miesiącu ilość złowionej ryby, na skutek sztormów zmalała, to jednak jej wartość wzrosła niemal dwukrotnie.

* * *

Czarownice pławiono jeszcze w średniowieczu. Zwyczaj ten przetrwał w postaci symbolu do dnia dzisiejszego. Po ćwiczebnym rejsie „Daru Pomorza" odbyła się na pokładzie statku uroczystość promocji. W czasie tej uroczystości ci, którzy przeszli okres kandydacki i stali się rzeczywistymi uczniami Szkoły Morskiej utopili w morzu kukłę, ubraną w roboczy drelich a symbolizującą stan kandydacki. „Sprawiedliwości" stało się zadość.



Dnia 27. X. 1946 zmarł tragicznie

ŚP

JAN PĘSKI

PORUCZNIK MARYNARKI

kawaler orderu „Krzyż Grunwaldu" III kl., uczestnik obrony Wybrzeża w 1939 r., ur. dn. 11. 2. 1917 r.

Marynarka Wojenna traci w Zmarłym zdolnego, energicznego i oddanego służbie na morzu oficera.

Cześć Jego pamięci!

DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJ.

MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

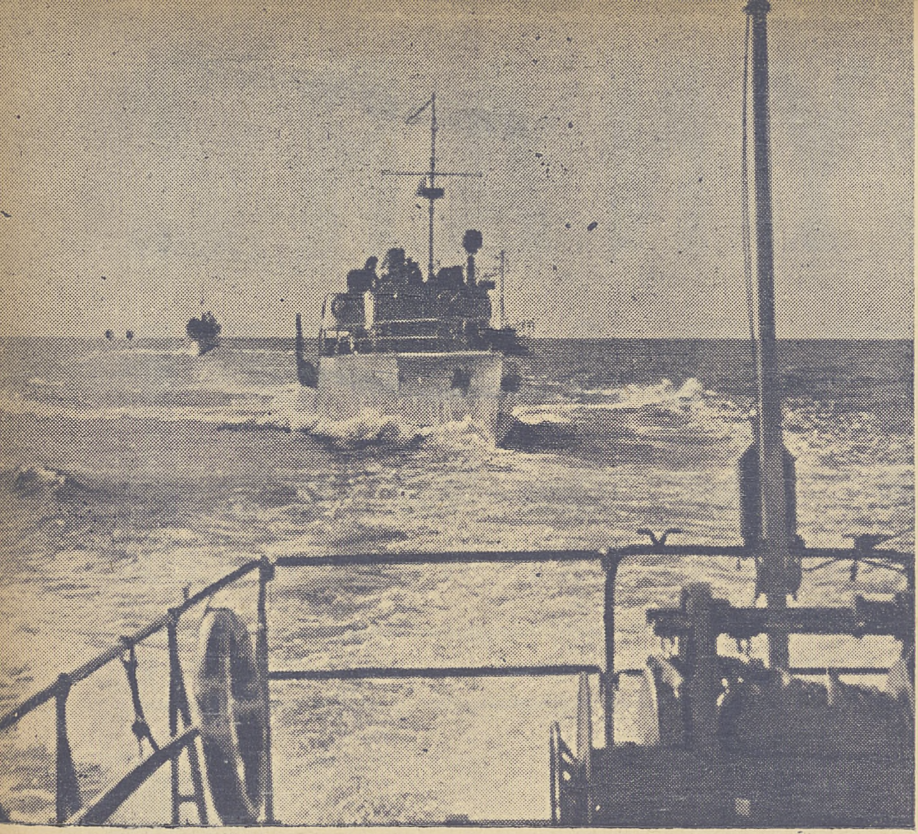
ROK I. Gdynia, 1—15 listopada 1946 r. NR. 9



Treść numeru:

Na prawo: O.R.P. „Żuraw" na rejsie ćwiczebnym. (Patrz str. 2—3).

Trawlerami do



Zespół trawlerów polskich w drodze do Świnoujścia

Godzina 9-ta wieczór... Nad portem gdyńskim płoną dziesiątki świateł i z dala dochodzi od czasu do czasu gruby, ochrypły głos syren. W porcie wojennym — ruch. Pośród mroków uwijają się żywo sylwetki marynarzy, przy ostatnich przygotowaniach przed odejściem w morze. W ciszę wpada donośny głos dowódcy:

— Gotowe do odkotwiczenia?

— Gotowe...

Gwizdek. Miarowy, poważny stukot maszyn, plusk fali za burtą. Tuż za sobą słyszymy nową komendę. Trawlery, kolejno odbijają od nabrzeża.

Z ciemności wyłania się długa sylwetka falochronu. Wypływamy na zatokę. Za rufą suną światełka okrętów, płynących za nami.

Posuwamy się w szyku dwutorowym.

Mijamy oświetlone pławy i znajdujemy się już poza zatoką. Na stanowiskach pozostają dowódca, sternik, sygnalista... Na pokładzie jest chłodno. Wiatr z północy przejmuje chłodem, w pomieszczeniu dla załogi jest o wiele cieplej. Przed spaniem ten i ów popisuje się swymi wspomnieniami.

— ...Akurat tak samo było jak teraz... Lekki wiaterek z początku na nikim nie robił wrażenia. A wieźliśmy wtedy właśnie narybek marynarski, który zapewne myślał, że służba w Marynarce to chleb z miodem. O! Nie wiedzieli jeszcze, jak twarda i ciężka to służba! Jedzie sobie taki facet i oblicza: na obiadek przyjedziemy do Świnoujścia, a potem odpoczniemy i lu.. do łóżka. A tu nagle niezły sztormik nas złapał. Zaczęło kołysać jak diabli! Patrzę na gęby tych młodziaków, ale nic — trzymają się. Strachu żadnego. Rzygnie tylko czasem jeden z drugim, ale to jeszcze nie bieda. A zaprawę mieli wtedy, trzeba przyznać, taką w sam raz. Dobry z nich będzie materiał na marynarza — myślę.

Nie wiem czy pod wpływem opowiadania, czy też na prawdę ale zdaje mi się, że zaczyna i nami kołysać trochę więcej. Bosman pokładowy wyszedł na pokład i spojrzał dokoła:

— Et! Trochę się pohuśtamy..

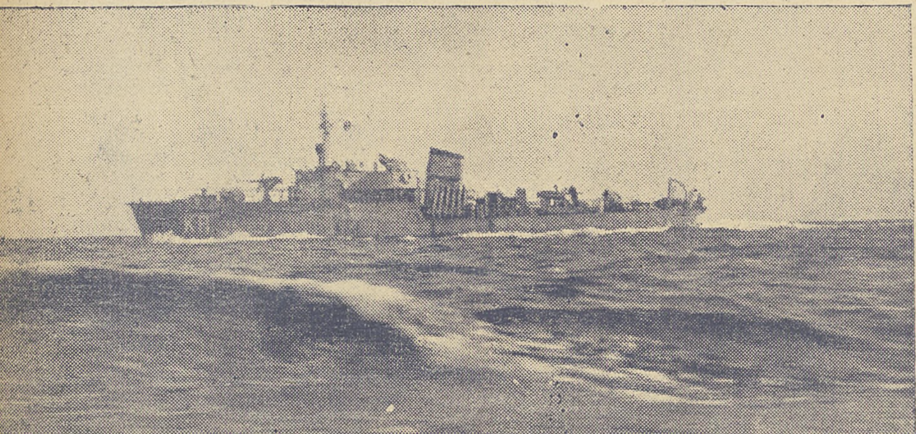
— Ładne mi trochę — pomyślałem sobie akurat w tym momencie, kiedy żołądek uporczywie wciskał mi się pod gardło. A ten wiatr świszczący na olinowaniu, to też wcale nie stanowił mi ego akompaniamentu. Zresztą po minie bosmana można było poznać, że coś się grubszego święci.

— Ojej!

To już trochę za dużo! Okręt niemal całkowicie przechyla się na jedną i na drugą burtę. Raz na lewo, raz na prawo.. Ładny walczyk, niech to... Rzeczy zaczynają swoją wędrówkę. Jakiś obraz spadł komuś na nogi. Biedak pisnął z cicha i zamilkł. Wolał znieść ból w milczeniu, niż żeby się wiara miała z niego potem nabijać. Całe szczęście, że „wesoła noc" miała się w międzyczasie ku końcowi.

(Dokończenie obok)

O. R. P. „KORMORAN"



Świnoujścia

Ale niestety, nawet słońce, które wyjrzało gdzieś zza horyzontu, nie ratowało sytuacji. Kołysanie nie ustawało. Płynące w ślad za nami trawlery znikały poza falą lub też ukazywały się wysoko na ich grzbiecie. Przez pokład przelewają się białe grzywy, zmywając go do czysta.

Obiad na nikim wrażenia nie robi. Po co karmić ryby?...

Sygnaliści sygnalizują, że na innych okrętach ta sama historia. Ale wszyscy trzymają się dobrze. Niedyspozycja żołądkowa się nie liczy. Objaw normalny.

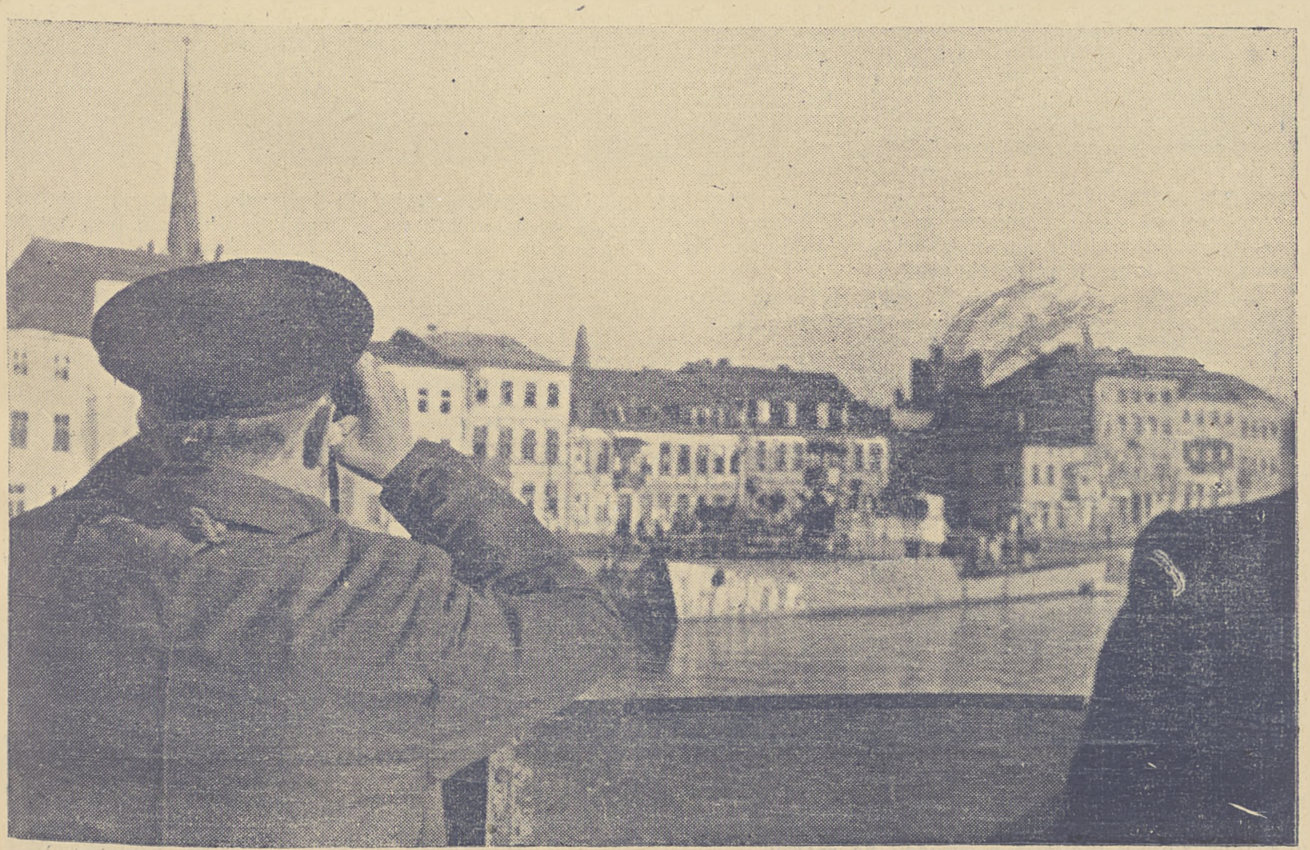
W dali tymczasem zarysowują się coraz wyraźniej kontury Świnoujścia. Stajemy na redzie, gdzie musimy jeszcze nocować. O świcie wpływamy do portu...

Janusz Uklejewski, bosmat.



O. R. P. „ŻURAW" walczy z żywiołem.

Wpływamy do portu w Świnoujściu...



Kursanci Ofic. Szkoły Mar. Woj piszą...

BARKAS

Są w życiu chwile, nawet niepozorne, błahe, takie sobie codzienne, czasami prawie śmiechu warte, lecz których się nigdy nie zapomina. Choć ich się nie wyolbrzymia, nie przystraja w pstrokaciznę pisarskiego szablonu, nabierają one same przez się, swej wyrazistej doniosłości.

Tak kiedyś w przyszłości (sięgam tylko do najbliższej), gdy na redzie portu wojennego rzuci kotwicę pierwszy krążownik Polskiej Marynarki Wojennej, gdy groźne sylwetki nowoczesnych kontrtorpedowców udekorują mola naszych brzegów swymi zgrabnymi kształtami, na tle okrętów podwodnych, skromnych trawlerów i chyżych ścigaczy — ja zawsze będę pamiętał o naszym pierwszym barkasie!

Tętniąca życiem hala stoczni. Pośród jednostek, które się budują, leczą, odświeżają — stoi nasz barkas. Pachnący świeżością, lśniący nową farbą, ze sterem, kompletem wioseł i flagsztokiem. Stoi gotów do spuszczenia na wodę. Ktoś wspomniał o butelce szampana. Ironia? Możliwe! Lecz jemu należała się butelka najszlachetniejszego szampana! Takiego, jakiego nie rozbijają nawet przy wodowaniu pływających gigantów, zbiorowisk wszystkiego najmądrzejszego, co wymyślił człowiek.

Podpisanie przez Komendanta Szkoły pokwitowania odbioru łodzi i przepustki na wyjście ze stoczni było aktem uroczystym w swej wymowie, choć tak bardzo skromnym.

Sceptyk może to uważać za absurd, lecz ten barkas to nasz start. Musimy bieg rozegrać uważnie i finiszować w doskonałej formie. To nasza wytyczna i zadatek naszych sukcesów.

D. R.

„Bałtyk" słucha..!

Przez drzwi słychać miarowy stuk maszyny do pisania. Na drzwiach napis: TELEGRAF.

Przy dalekopisie ST 35 siedzi marynarz i coś zawzięcie pisze. Jeszcze kilka uderzeń, słychać szum motorku wprawiającego w ruch dalekopis, krótki trzask trzcionek i .. — Pokwitował odbiór — mówi dyżurny wpisując wszelkie dane do księgi — dziennika telegramów. Za chwilę, u celu jego, kolega w zielonym mundurze nalepi na blankiecie tekst telegramu, wpisze go do swej książki a za kilkanaście minut goniec doręczy go adresatowi

Kotwiczka elektromagnesu zaczyna miarowo stukać. Dyżurny szybko podchodzi, włącza motorek. Na taśmę wyskakuje cały szereg liter

— Ma dla mnie telegram — mówi dyżurny. Ruch ręki, kilka uderzeń w klawisze i tekst równo i szybko płynie z taśmą.

Wspaniałe urządzenie ten dalekopis. Nazwa mówi sama za siebie. Maszyna pisząca na odległość. Przestrzeń dla niej nie istnieje.

A przy stole z dalekopisami znów słychać stuk kotwiczki.. Znów ktoś woła...

W telegrafie ruch...

* * *

Marynarz pochylony nad aparatem, ze słuchawkami na uszach coś notuje.

Pi. pi.. pi.. pipi... biegnie z małego kontrolnego głośnika. Stąpamy ostrożnie, bo na drzwiach tabliczka „Cisza" a nad nią błyszczy czerwona lampka. Radiostacja pracuje.

Pipi.. pipipi... pi. pi... śpiewa głośnik. Ręka radiotelegrafisty kładzie ołówek i szybko sprawnie porusza kluczem telegraficznym. Słychać tylko cichy stuk. Odbiera się radiotelegram od jednego z naszych okrętów, płynących teraz do bazy Marynarki Wojennej w Świnoujściu. Ołówek szybko sunie po blankiecie. To dowódca flotylli melduje o sytuacji na morzu.

Na zegarach wskazówki od czasu do czasu poruszają się leniwie, pokazując, że prąd przebiega; czerwone i białe światełka kontrolne świecą bez przerwy. Aparatura wielolampowego nadajnika jest czynna. Lewa ręka słuchającego poruszy niekiedy jedną z gałek kondensatora, a wtedy z głośnika znany nam sygnał przycichnie lub nabierze mocy, prawa ręka dyżurnego szybciej poprowadzi ołówek.

* * *

Zabłysło małe białe światełko. Ręka automatycznie wprowadziła do małego otworka pod nim wtyczkę, a w tubę mikrofonu padły słowa:

„BAŁTYK" słucha...

— Sto dwadzieścia jeden? Już łączę!

Druga wtyczka powędrowała w gniazdko z odpowiednim numerem. Jeszcze sygnał wywoławczy i rozmowa biegnie...

„BAŁTYK"...

— Sto trzydzieści pięć? Jeszcze zajęte, proszę zaczekać.

— Słucham „BAŁTYK". Miasto? Chwileczkę. Jaki numer?

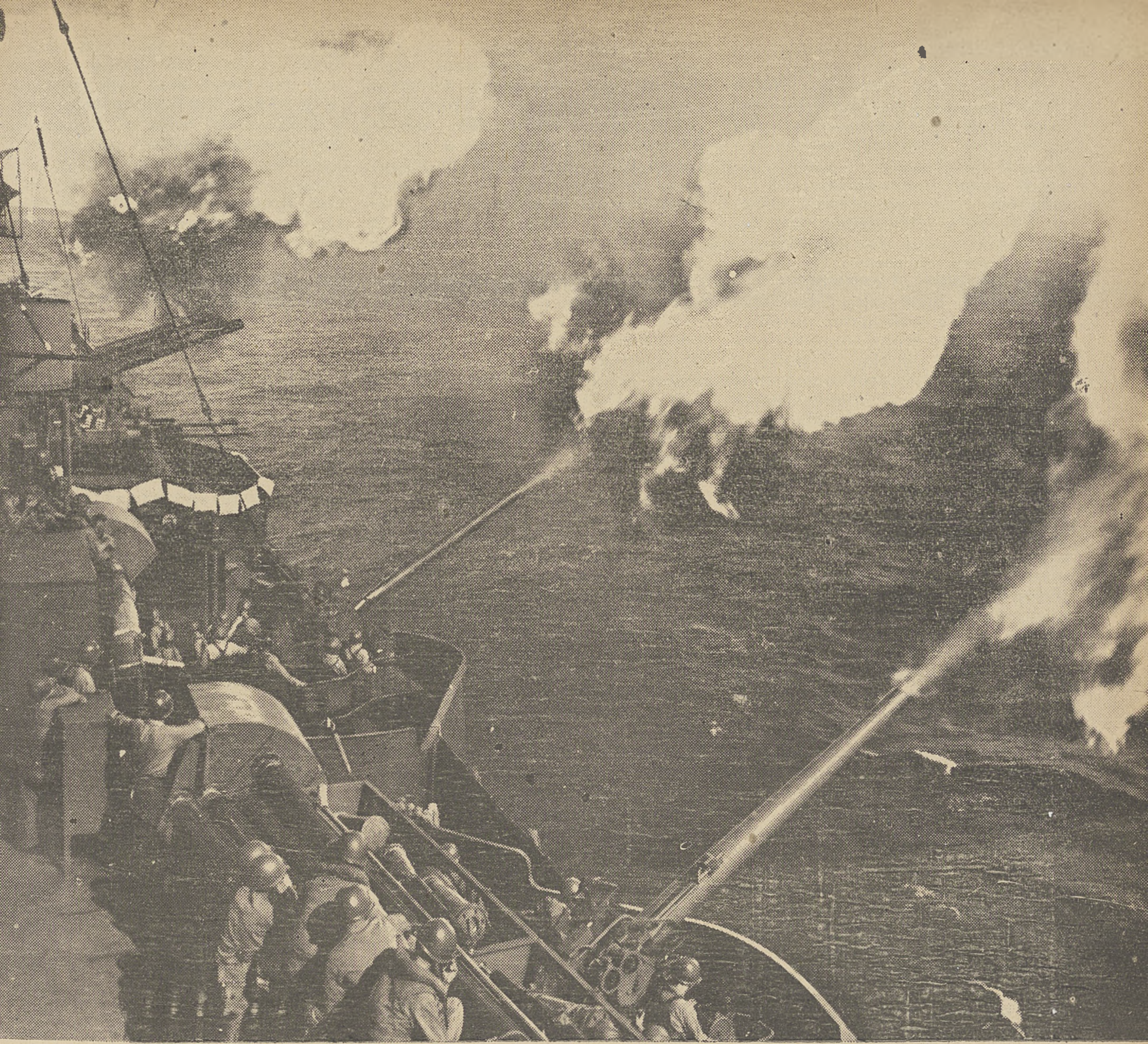
— Dwieście siedemdziesiąt trzy zero zero? Łączę... Ręka sprawnie porusza kółkiem automatu. Zahuczy przeciągły sygnał, zgłosi się wolny numer.

Moment spokoju. Marynarz poprawia słuchawki na uszach, podciąga do góry mikrofon zawieszony na szyi, podsuwa bliżej notatnik i ołówek, włącza się na linię i sprawdza czy wszyscy mówią.

— Mówi się? Koniec! Rozłączam.

Tak sprawdzi wszystkie przewody. Skończone rozmowy rozłączy, bo za chwilę ktoś inny podniesie słuchawkę, dyżurnemu zaświeci białe, małe światełko, on zaś znów się zgłosi swoim:

— „BAŁTYK" słucha... **St. Woliński — chor.**



Artyleria krążownika amerykańskiego ostrzeliwuje wybrzeże japońskie, torując drogę posuwającym się na lądzie oddziałom desantowym.

Kmdr. ppor. Stanisław Mieszkowski

ARTYLERIA MORSKA

W kaskadzie różnorodności i wielostronności zagadnień wojenno - morskich jeden z najpoważniejszych sektorów zajmuje najstarsza z broni morskich — artyleria. Jej podstawową charakterystyką jest rozległość zastosowania, możliwie największa trwałość i możność częstotliwości użycia w większości sytucji bojowych na morzu. Inne, nowe, niejednokrotnie przepotężne środki walki morskiej posiadają w stosunku do artylerii raczej cechy okolicznościowości.

Poprzez wiele stuleci flot żaglowych artyleria była jedyną i wyłączną bronią morską, bronią, która wykuła dzisiejszy układ geopolityczny posiadłości zamorskich możnych tego świata.

Czy dzisiaj ustępuje swój niepodzielny prymat doby minionej innym broniom morskim?

Jest niewątpliwie dowiedzione w epoce pierwszej wojny światowej, że wtedy jeszcze uporała się zwycięsko i nader szybko z nowotworem bieżącego stulecia — torpedowcem, przeinaczając go w błyskawicznych etapach na mały okręt artyleryjski, a pierwotnie słuszną nazwę tego typu okrętu, w ciągu ćwierćwiecza, zamieniając w anachronizm. Drugi, cokolwiek późniejszy nabytek — początkowo łódź, a obecnie okręt podwodny — w pierwszej wojnie pogrążył się w głębiny mórz i oceanów głównie pod ciosami pocisków artyleryjskich. Samolot w tamtej wojnie nie zaliczał się jeszcze do broni morskich w bezwarunkowym pojęciu tego określenia.

Sytuacja jednak drugiej wojny światowej przyniosła nowe przepotężne elementy w dziedzinie ulepszeń broni morskich.

Już najkrótsza analiza zmusza wyliczyć groźnych rywali dotych-

czasowej królowej, umieszczając ich przynajmniej na jej poziomie

Główny zarzut brzmiałby krótko — artyleria okrętowa strzela do celu widocznego, a więc co najwyżej na odległość głębokiego horyzontu — samolot może zanieść te same pociski w postaci bomb daleko poza ów horyzont, a miotane przezeń torpedy powielają kilkakrotnie skuteczność torpedowca z jego najświetniejszego okresu bytowania — epoki wojny japońsko - rosyjskiej.

Pomińmy małą nieścisłość tego twierdzenia, albowiem już na długo przed minioną wojną okręty liniowe, a nawet ciężkie krążowniki strzelały poza horyzont z pośrednią obserwacją lotniczą, wyniki jednak na ogół nie były zadawalające.

Przyznać należy, że w nocy strzelanie odbywało się przy pomocy uprzednio otwieranego, skomplikowanego strzelania poszukiwawczego a następnie oświetleniowego, dokonywanego przy użyciu bardzo kosztownych, spadochronowych pocisków oświetlających, z zapalnikami czasowymi. We mgle zaś lub podczas nieprzejrzystej pogody główna broń morska zmuszona była milczeć.

Gdyby na tym poziomie pozostawić symbol panowania na morzach — potężne paszcze armat—trzebaby skromnie kapitulować.

Warunki jednak zmieniły się krańcowo z chwilą przystosowania radaru jako środka radiolokacji do odległych lub przesłoniętych okrętowych strzelań artyleryjskich.

Zanim przystąpimy do najkrótszej charakterystyki nowoczesnej instalacji artyleryjskiej współczesnego bojowego okrętu, należy słów parę wspomnieć o donośności. Zagadnienie to dla artylerii liniowców przestało być aktualne z chwila gdy pociski morskie osiągnęły ów wspominany już horyzont. Co najwyżej więc, w miarę szybkiego doskonalenia zagadnień balistyki wewnętrznej i zewnętrznej, oraz metalurgii i techniki artyleryjskiej, wreszcie precyzji i właściwego rozwiązania systemu celowania i kierowania ogniem doskonalono celność, szybkostrzelność, zdolności przebijania, wreszcie zagęszczenie i rozszerzenie pola rażenia Drogą ku tym osiągnięciom było w głównej mierze ciągłe spłaszczanie toru pocisku przez doskonalenie jego kształtu oraz zwiększanie szybkości wylotowej. Nadczepce balistyczne, prochy progresywne lub inaczej jądrowe, zagęszczający się o płyc ejących bróździch i zbieżnych polach gwint w przewodach luf, wreszcie sprężynowane op erścienienie i specjalne ścięcie płasku pocisków — to poszczególne etapy na tej drodze. Przy osiągniętych w ten sposób szybkościach wylotowych dużo ponad 1000 m/sek oraz prawie doskonałe przebijanie stroposfery, już tylko krok miała artyleria okrętowa do przejścia na strzelania naddonośnościowe metodą stratosferyczną. Ten, zdawna już przed drugą wojną opracowany system znalazł praktyczne zastosowanie i oddał pełne usługi przy słynnym kładzeniu „dzwonów okrętowych" na odległe o 80 km od wybrzeża odcinki frontu lądowego, podczas inwazji na kontynent. Była to jednak dla liniowców „robota poboczna" wynikła niemal z potrzeby chwili. Właściwy rozwój artylerii okrętowej poszedł po linii zdublowania skomplikowanej aparatury kierowania ogniem, opartej dotąd na systemach elektro-mechanicznych — dodatkowym nowym, cudownym niemal systemem radiolokacyjnym. Potężne baterie dalmierzy stereoskopowych, konżugatorów, firedirectorów, paralaktorów i aparatów Henderson'a uzupełnił maleńki i taniutki w porównaniu z nimi wykrywacz celu, dalmierz, celownik i korektor ognia w jednym „pudełku". Aparat ten w każdej porze dnia i nocy, w każdą pogodę i na odległości dziś już praktycznie dowolne, byleby miał odpowiednio do krzywizny ziemi wyniesioną antenę i proporcjonalną do zamierzonego zasięgu moc emisyjną, ma niezmylny „wygląd w teren" na 360°, omiatając argusowym swym okiem powierzchnie oceanu bez przerwy. Gdy cel zostanie przezeń wykryty, azymut skazańca zostaje niezwłocznie przekazany na inny aparat — celownik radarowy. Ten uczepiwszy się swym nadwglądem wyznaczonego obiektu, mierzy doń nieomylnie odległości w kilkakrotnej synchronicznej kadencji z czego zostaje drogą automatyczną wyznaczony azymut pochodu przeciwnika (inaczej mówiąc jego kąt biegu) oraz jego szybkość. Tych elementów najzupełniej już wystarcza, aby „stara" aparatura wypracowała kaskadę podniesień i skierowań do dział okrętowych, wliczając automatycznie czas martwy, czas stracony, inne drobne elementy, wreszcie zawczasu drogę , jaką przebędzie skazaniec w czasie, gdy pociski wyplute z liniowca będą bez oporu powietrza podążały poprzez stratosferę w jego kierunku... Sceptyk na pewno zapyta — dobrze, ale czy trafią w tak odległy cel?—Trafią Obywatelu, bo nowy celownik radarowy widzi lot wystrzelonych pocisków, widzi ich upadek i jest w stanie precyzyjnie ocenić błąd ich ułożenia w stosunku do celu, tak co do kierunku jak i odległości! Następna salwa wychynie w przestworza już na poprawionych elementach, a ucieczka i zmiana kierunku ostrzeliwanego również będzie momentalnie zarejestrowana i automatycznie przekazana na właściwe skierowanie luf strzelającego.

Z grubsza tylko opisana nowa aparatura z miejsca wyrugowała z nowoczesnych okrętów reflektory artyleryjskie jako zbędny balast. Ten sam los czeka niezawodnie i dalmierze. Taktyka nocna okrętów ulega gwałtownym przemianom i modyfikacjom, albowiem nie można już liczyć na niewidzialność. Skoncentrowanie ognia artyleryjskiego najcięższych okrętów na odległości przekraczające 100 km było już dawno technicznie osiągalne, celność tego ognia była jednak przynajmniej problematyczna Obecnie ten element został w pełni osiągnięty przy celach nawodnych, dzięki zastosowaniu kilkukilowatowych celowników — korektorów radarowych w które wyposaża się już lekkie krążowniki.

Widzimy więc, że stara broń morska, broń tym potężna że znajdziemy ją zarówno na małym trauleru w postaci 45 m/m działka, jak i na najpotężniejszym liniowcu jako 40 cm zautomatyzowane armaty dalekonośne, również podąża za pochodem środków zniszczenia na równi z innymi straszydłami wojny, zawsze najbezwzględniejszej na morzu.

TRESC POPRZEDNIEGO NUMERU (8-go)

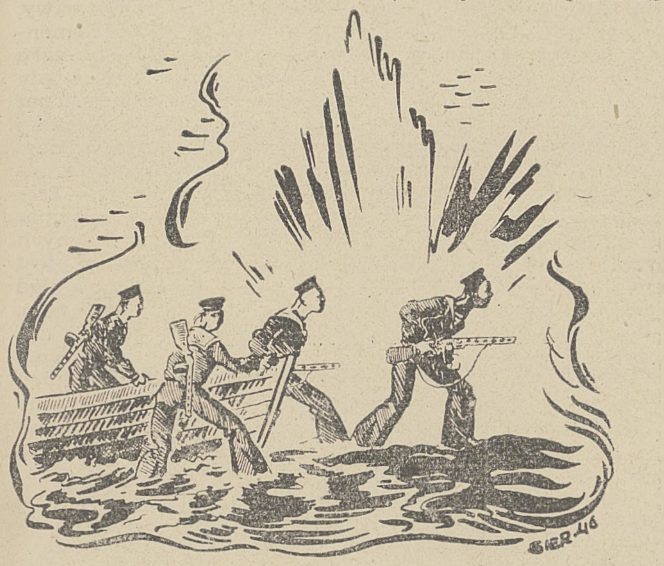
›Marynarza Polskiego‹

PRZYPOMINAMY, ŻE POPRZEDNIE NUMERY (1—8) NABYĆ MOŻNA W ADMINISTRACJI „MARYNARZA POLSKIEGO", GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12.

Admirał Floty I. S. Isakow

Noworosyjsk i walka o Kaukaz

(Autoryzowany przekład komandora W. Steyera)



Jakkolwiek, ciężki był dla floty morza Czarnego okres walk o Sewastopol, a później o Kercz i półwysep Tamański, to jednak jej dniami krytycznymi była „bitwa o Kaukaz".

Latem roku 1942, wykorzystując brak drugiego frontu w Europie „Niemcom i ich satelitom udało się ściągnąć wszystkie wolne rezerwy, rzucić je na front wschodni i osiągnąć na jednym z kierunków dużą przewagę sił. (J. Stalin „O wielkiej Wojnie Ojczyźnianej").

Jednocześnie z głównym uderzeniem na Stalingrad, Niemcy na szerokim froncie forsowali rzekę Don i po zagarnięciu Kubania podążyli ku ropodajnym obszarom Groźnego, a także do górskich przełęczy głównego grzbietu Kaukazu, z zamiarem dojścia do Baku i Zakaukazia.

O tym okresie wojny pisała „Prawda", w czołowym artykule, z okazji ustanowienia medalu „Za obronę Kaukazu": „Niemcy dążyli do Wołgi i na Kaukaz. Nad ludami jego zawisło groźne niebezpieczeństwo. Było to niebezpieczeństwo i dla całego naszego kraju. Niemcy chcieli swą rozbójniczą wojnę zasilać radziecką ropą. Liczyli na rozpętanie waśni wśród ludów Kaukazu, aby wbić się klinem w wielką jedność narodu radzieckiego i zniweczyć jego zespolenie".

Prawe skrzydło armii niemieckiej, które przebiło się na Kaukaz północny, doszło do brzegów morza Czarnego w rejonie zatoki Cemesskiej. Po wyjątkowo zawziętych walkach udało się Niemcom 10 września 1942 r. opanować Noworosyjsk. Dalej jednak wróg nie mógł posunąć się na krok, zatrzymany na wschodnich krańcach miasta i portu pomiędzy fabrykami cementu, w okolicy zatonu Adamowicza. Jedyna droga nadmorska do Tuapse przebiegała właśnie tędy, lecz mimo wysiłków wroga, bramę tę na południe Armia Czerwona i marynarze czarnomorscy dokładnie zamknęli. W ciągu całego roku, aż do chwili swego zupełnego rozgromienia, Niemcy nie uzyskali niczego w tym kierunku.

W tym czasie mało kto wiedział, że wschodni brzeg zatoki Cemesskiej, zaczynając od bramy portu noworosyjskiego, pozostawał stale w rękach radzieckich. Dozorowanie okrętów czarnomorskich i nadbrzeżne baterie marynarki zamknęły dostęp do zatoki i wróg nigdy nie mógł wykorzystać tego wspaniałego portu. Nie tylko okręty wojenne, czy transportowce przeciwnika, **ale nawet ani jeden kuter niemiecki nie wszedł ani nie wyszedł z portu noworosyjskiego lub jego zatoki.**

Zaopatrzenie garnizonu niemieckiego było kierowane lądem przez Anapę lub Taman, a najbliższymi bazami były Kercz i Teodozja.

W samym mieście, ostrzeliwanym przez radzieckie artylerie lądową i morską, z okolicznych pozycji górskich, Niemcy „ryzykowali" poruszanie się na zacienionych stronach kwartałów i tylko w nocy uskuteczniając przesuwanie jednostek. Załogi morskie, przewiezione z Niemiec drogą lądową, zajmowały się tylko instalacją bonów zagrodowych przy wejściu do portowego basenu i punktów ogniowych na wszystkich molach i przystaniach, z niepokojem oczekując na radzieckie natarcie od strony morza.

Właśnie, to trwałe osadzenie się jednostek radzieckich na krańcach miasta, niemożliwość wykorzystania portu, jako bazy morskiej, a także zwłoka w ogólnym planie natarcia na Kaukaz, zmusiły Niemców do szukania innego rozwiązania w operacji obchodowej, aby ominąć zatokę Cemesską i wyjść ku morzu, przez przełęcze górskie w rejonach Tuapse, Suchuma lub Poti.

Dokąd przeciwnik próbował następować od miasta wzdłuż brzegu, nic specjalnego nie groziło Flocie Czarnomorskiej, ponieważ z lotnictwem, okrętami podwodnymi i kutrami torpedowymi przeciwnika walka marynarzy morza Czarnego była zjawiskiem codziennym i zwykle o wynikach pomyślnych. Lecz z chwilą, gdy zespoły niemieckie zaczęły przedzierać się od północy doliną rzeki Tuapsinki i ukazały się na południowo-zachodnich pochyłościach niektórych przełęczy, zagrożone zostało samo istnienie Floty Czarnomorskiej.

Żadna flota nie może istnieć bez baz. System bazowania stwarza się i kształtuje latami, co powoduje wielkie koszty.

W tym czasie podstawowe bazy Floty Czarnomorskiej były stracone i pozostawały do wykorzystania

(Dokończenie na str. 8-ej)



tylko porty handlowe Tuapse, Poti i Batumu, prowizorycznie przystosowane do postojów okrętów wojennych, lecz nigdy niezabezpieczone obroną od strony lądu, tym bardziej, że warunki terenowe portów, leżących u podnóża gór na wąskich nabrzeżach, stały temu na przeszkodzie.

Już Niemcy złośliwie przygotowywali zapowiedzi wielkiego zwycięstwa, drukując w pismach o kuracji dla rannych w sanatoriach Soczy, lub o przewidywaniu możliwych trudności z wywożeniem ropy z Batumu bezpośrednio do Niemiec (do Suliny a potem Dunajem) z powodu braku tankowców na tych akwenach.

Prasa turecka zaczęła snucie przewidywań o losie floty morza Czarnego, przy czym dyskutowane były stale tylko 2 warianty: czy flota ta będzie internowana na wodach tureckich, czy też będzie zatopiona przez swe załogi. Wspominano tam o zatopieniu Floty Czarnomorskiej pod Noworosyjskiem w r. 1918.

Lecz nikt nie pomyślał o trzecim wariancie, mianowicie o pobiciu Niemców i przepędzeniu ich nie tylko z Kaukazu ale aż daleko za granice Związku Radzieckiego. Nikt z tych „wróżek" nie przypuszczał że miast przygotowań do zatopienia, flota skrycie i pospiesznie remontuje swoje jednostki, przewozi nocami wojsko na całym pobrzeżu, przygotowując wielkie natarcie lewego skrzydła frontu zakaukaskiego.

Po zlikwidowaniu bezpośredniej groźby dla Tuapse, czarnomorscy wspólnie z Armią Czerwoną wysadzili po zaciekłej walce w dniu 4 lutego 1943 r. desant na zachód od Noworosyjska — na przylądku Myschako.

Po stalingradzkiej katastrofie, gdy front niemiecki potoczył się ku zachodowi, rozkaz Naczelnego Dowódcy z dn. 16 września 1943 roku głosi: „Wojska północno-kaukaskiego frontu przy współpracy okrętów i jednostek Floty Czarnomorskiej w wyniku śmiałej operacji od lądu i wylądowania desantu, po 5-io dniowych zawziętych walkach szturmem owładnęli ważnym portem i miastem Noworosyjsk".

Od tego dnia rozpoczęte oczyszczanie pobrzeży morza Azowskiego i Czarnego zakończyło się pomyślnie 13 maja 1944 roku, gdy wszystkie bazy radzieckie były wolne oprócz dunajskich. Ale i ten dzień był już bliski, (jak autor dobrze przewidział).

KRĄŻOWNIKI TORPEDOWE

na nowych drogach



Specjalna klasa dużych kontrtorpedowców, dla których początkowo przyjęto nazwę „przewodników flotylli" a później „krążowników torpedowych" przeszła w okresie II wojny światowej ciekawą ewolucję. Przebieg jej i zaznaczenie poszczególnych faz rozwoju będzie tematem mojego szkicu.

W momencie wybuchu wojny w składzie flot wojennych znajdowały się dwa rodzaje powyższych jednostek. Jeden reprezentowały obiekty ZSRR, Francji, Włoch, Holandii i Jugosławii, większe pod względem tonażu (2100—3340 ton), uzbrojone w artylerię znaczniejszego kalibru (130—150 mm) od dział kontrtorpedowców i rozwijające też większą od nich szybkość (38—45 węzłów). Drugim zaś były rozwinięte kontrtorpedowce o 1805—2144 ton, wyposażone w ten sam co one kaliber artylerii tylko ze zwiększoną ilością dział (6—8), o przeciętnej szybkości (wyjątkowo 39 węzłów).

Napisał:
Józef Modrzejewski

W obu wypadkach konstruktorzy położyli nacisk szczególnie na artylerię przeciw celom nawodnym. Krążowniki torpedowe przeznaczano do zwalczania kontrtorpedowców i torpedowców oraz do samodzielnych akcji mających na celu rozpoznanie wywiad i zwalczanie żeglugi handlowej. Natomiast nie liczono się z częstotliwością ataków powietrznych. Stąd też nie zapewniono krążownikom dostatecznej obrony pl. czynnej i biernej. W zakresie tej ostatniej mamy do zanotowania jedynie wyjątki w postaci radzieckich okrętów typu „Leningrad" (po 25 mm pancerza na linii wodnej i na pokładzie), częściowo uwzględnili opancerzenie Anglicy, Holendrzy i Amerykanie (dopiero trzecia seria). Odbyło się to jednak kosztem zredukowania albo ilości wyrzutni torpedowych albo szybkości.

Zaniedbania ogółu innych uwidoczniły się podczas działań wojennych. Duże i wrażliwe krążowniki torpedowe zaczynają padać ofiarą przede wszystkim bomb lotniczych. Okazuje się, że głównym i najczęstszym ich wrogiem są samoloty bombowe albo typu nurkowego albo koszącego. Nieosłonięte z tyłu, przedpiersia artyleryjskie narażają obsługi dział na straty od ognia karabinów maszynowych, samolotów myśliwskich i działek lotniczych z aparatów wywiadowczych.

Straty dotykają także obsługi wyrzutni torpedowych, przyrządów celowniczych i obserwacyjnych.

Niewłaściwe rozmieszczenie działek pl. i ich mały kaliber powodują tragiczne zbombardowanie francuskiego „Bisona" płynącego jako eskorta transportu do Norwegii. Zaskoczenie przynosi zgubę indywidualnie działającemu w fiordzie Narwik ORP „Grom".

Oba przykłady wskazują, że nie

zawsze krążowniki torpedowe mają możność wykorzystania swej wielkiej zwrotności.

W czasie niemieckiej inwazji na Francję w r. 1940 pojawia się nowy ich przeciwnik — ścigacz torpedowy. Wykorzystuje ciasnotę zatok, kanałów i cieśnin, niepogodę i zasłony dymne, a przede wszystkim niewielczność i niepraktyczne rozmieszczenie broni szybkostrzelnej swych dużych rywali. Udają się mu szczególnie ataki od dziobu lub rufy, jako, że artyleria główna tam zgrupowana strzela zbyt wolno.

W dalszym przebiegu operacji wychodzą na jaw braki w zakresie uzbrojenia torpedowego drugiego rodzaju krążowników torpedowych, zwłaszcza brytyjskich typu „Tribal" (tylko cztery wyrzutnie torped). Okazuje się, że nie lekkie okręty i transportowce, ale krążowniki ciężkie i okręty liniowe stają im często na drodze.

Przeciw tym potężnym przeciwnikom można operować skutecznie tylko torpedami (nieskuteczność artylerii ORP „Piorun" przeciw „Bismarckowi", a lepsze rezultaty torped „Cossack'a" i „Maori").

Tak więc rozbudowana artyleria główna nie ma pola do popisu. Gdy zaś zdarzy się przychwycić jakąś grupę niemiecką (bardzo rzadko wobec ostrożności dowództwa hitlerowskiego) sukcesy artylerii niweczą następujące po potyczce morskiej naloty bombowców. Można przytoczyć szereg takich paradoksalnych wypadków jak zwycięskie w boju morskim angielskie krążowniki torpedowe padały ofiarami bomb n. p. „Mashona" lub grupa walcząca koło Krety.

Wszystkie te straty były potrzebne, aby doprowadzić na przełomie 1940 i 1941 r. do zwrotu w budownictwie. Najradykalniej postąpili Holendrzy, którzy bliźniakowi „Van Trompa" dali zamiast 6 dział 150 mm i 4—40 mm pl. — osiem dział 102 mm pl. w podwójnych zamkniętych wieżach, dwanaście 40 mm pl. i 3—75 mm pl. na rufie i śródokręciu („Jacob Hemmskerck"). Była to jednak tylko zmiana charakteru uzbrojenia bez innych konsekwencji. Inne doświadczenia wykorzystali Anglicy poczatkowo na typie „M", z kolei na typie „C" i „Battle" (ostatnia faza już powojenna).

Zmiany idą w kierunku skrzyżowania cech obu rodzajów krążowników torpedowych z okresu 1939 r. Podnosi się wyporność dla uzyskania większej szybkości drugiej grupy, wyrzutni torpedowych i lepszych zalet nawigacyjnych.

Przykładem pierwszej fazy rozwoju jest polski „Orkan" (ex „Myrmidon") z 1941 r. Wyporność jego (standart) wynosi 1920 ton, w pełnym wyposażeniu 2600 ton. Uzbrojenie główne takie same jak na mniejszym o 300 ton ORP „Piorun" t. zn. 6 armat 120 mm w trzech wieżach ale zamkniętych z tyłu. Do zwalczania samolotów ORP „Orkan" miał poczwórną grupę działek 40 mm t. zw. pom-pom i 8—10 działek 22 mm („Oerlikon"). Do ataków torpedowych wyposażono go w dwa aparaty po pięć wyrzutni. Przeciw okrętom podwodnym miał 2 miotacze i 1 wyrzutnię bomb głębinowych. Szybkość okrętu dochodziła do 39 węzłów.

Następną fazę stanowiło 30 jednostek typu „C" po 1700 ton (2600 ton). Tutaj nastąpiła dalsza redukcja zwykłych dział do czterech pojedyńczych tak jak na „destroierach". Za to wmontowano jedną armatę 102 mm pl., 4—6 armatek 40 mm pl., i 8—10 armatek 22 mm pl. W sumie dawało to 15—17 luf strzelających przeciw samolotom i ścigaczom. Ilość wyrzutni torpedowych wynosi osiem w dwuch grupach poczwórnych. Szybkość niektórych okrętów tego typu przekroczyła 40 węzłów.

Wreszcie mamy do zanotowania najnowsze dzieło stoczni brytyjskich — typ „Battle". Charakteryzuje się on zwiększeniem wyporności do 2325 ton i innym rozmieszczeniem zasadniczej artylerii, a mianowicie na 4 działa 120 mm w dwuch wieżach zgrupowanych na dziobie, tak, że na śródokręciu i rufie są umieszczone wyłącznie działka pl. w ilości 12—14 kalibru 40 mm oraz dwa pięciokrotne aparaty torpedowe.

Dwie ostatnie fazy budownictwa krążowników torpedowych wyróżniają się tym, że posiadają szerokie opancerzenie burt i przystosowanie zasadniczych dział do strzelań przeciw samolotom. Równocześnie należy podkreślić, że Anglicy zdecydowali się na szybkość 40 węzłów, czego przed wojną unikali, i na tak poważne zwiększenie wielkości, że mało co różnią się ich jednostki od francuskich, które były dawniej z tego powodu przedmiotem krytyki. Duża ilość wyrzutni torpedowych odegrała swoją rolę w akcji zatopienia niemieckiego krążownika liniowego „Scharnhorst" (32.000 ton) na morzu Lodowatym. Wyróżniły się wtedy: norweski krążownik torpedowy „Stord" i trzy angielskie „Saumarez", „Savage" i „Scorpion" (dwa ostatnie obecnie w posiadaniu marynarki holenderskiej).

ORP „Orkan" został niestety zatopiony przez torpedy akustyczne niemieckiego okrętu podwodnego.

Ze strony nieprzyjacielskiej warto zwrócić uwagę na dwa typy krążowników torpedowych wybudowanych w czasie wojny. Pierwszy to niemiecka flotylla „Narwik" po 2600 ton (w pełni 3700 ton) uzbrojona po cztery działa średniego kalibru 150 mm, 8—37 mm pl., 4—20 mm pl. i 8 wyrzutni torpedowych, rozwijająca szybkość 39 węzłów. Jeden okręt z tej flotylli „Z 23" został ciężko uszkodzony koło La Pallice przez ORP „Błyskawicę" i zatopiony torpedą przez okręt kanadyjski. Włosi wybudowali zaś 12 krążowników torpedowych „Ct. Baroni" po 2100 ton z 5 armatami 120 mm.

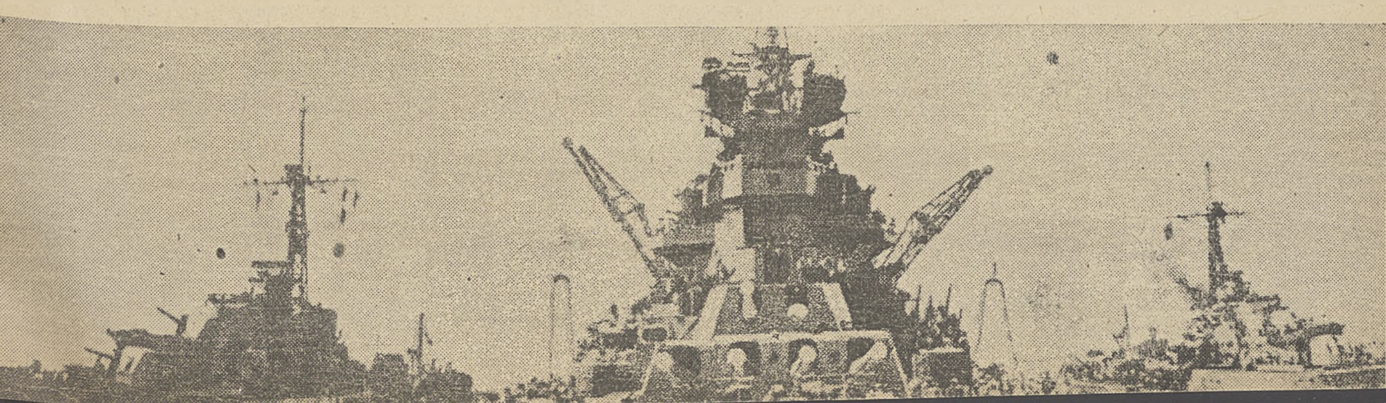
Jest rzeczą charakterystyczną że krążowniki torpedowe wykazały na ogół większą aktywność na oceanach i morzach otwartych aniżeli na śródlądowych. Tutaj przypadła im mniej efektowna choć niekiedy efektywniejsza ciągła walka ze samolotami i ścigaczami. Odporność na bomby okazały nadzwyczajną, szczególnie 24 jednostki radzieckie typu „Leningrad" wystawione przez trzy lata na ustawiczne naloty w ciasnych bazach (Kronsztad, Anapa, Polarnoje). Również z włoskich krążowników torpedowych tylko jedyny „O. Augusto" 3342 ton został trafiony lecz nie zatonął.

Krytyczna ocena najnowszych brytyjskich modeli nakazuje poddać zastrzeżeniom rozmieszczenie artylerii głównej na jednostkach typu „C" i „Battle". W pierwszym wypadku powrót do pojedyńczych armat rozmieszczonych na całej długości okrętu nie sprzyja koordynacji ognia, w drugim przez zgromadzenie dział na dziobie, rufa pozostaje zbyt odkryta, a nadto system ten uniemożliwia ustawienie broni małokalibrowej pl. w przedniej części okrętu.

Najudatniejszym wydaje się tedy pierwszy typ szwedzkiego krążownika torpedowego „Öland". Jest czymś pośrednim między obu typa-

(Dokończ. na str. 10).

Kontrtorpedowce brytyjskie „Whelp" i „Wager" towarzyszą pancernikowi „Duke of York" na wodach tokijskich.



HOLENDERSKA MARYNARKA WOJ.

Holandia, kraj o niewielkim wybrzeżu morskim w metropolii, posiadała przed wojną stosunkowo silną flotę wojenną, celem zabezpieczenia wielkich posiadłości kolonialnych w Indonezji.

Przedwojenna flota holenderska liczy a 120 jednostek, w tym 5 krążowników, 8 kontrtorpedowców, 6 torpedowców 16 trawlerów, 30 okrętów podwodnych, 9 stawiaczy min, 6 korwet i 40 różnych jednostek pomocniczych Szeroko zakrojony plan rozbudowy floty wojennej przewidywał budowę szeregu nowych okrętów. W budowie znajdowały się 2 krążowniki, 4 kontrtorpedowce, 4 okręty podwodne, 6 trawlerów, 3 kanonierki i 19 kutrów torpedowych. Większość z nich była na ukończeniu...

W chwili wtargnięcia wojsk niemieckich do Holandii, część floty holenderskiej znajdowała się w Indiach Holenderskich, gdzie stacjonowały 3 krążowniki, 7 kontrtorpedowców, 15 okrętów podwodnych, 12 kutrów torpedowych, 7 stawiaczy min, 8 trawlerów, krążownik obrony wybrzeża, i pewna ilość zmobilizowanych statków.

Niemcom udało się przy pomocy lotnictwa i okrętów zaminować wejścia do głównych portów holenderskich, oraz ważniejsze kanały na terytorium Holandii stawiając w ciężkim położeniu flotę holenderską, nie rozporządzającą wówczas trawlerami do trałowania min magnetycznych Dzięki oczyszczeniu z min przez sojusznicze trawlery głównych farwaterów do portów holenderskich, stało się możliwe wprowadzenie na holu niektórych niewykończonych jednostek. Okręty znajdujące się w budowie, które nie można było ewakuować, zostały wysadzone w powietrze, lub zatopione.

Większa część okrętów holenderskich zdołała schronić się w portach angielskich, tak, że już w roku 1941 w składzie flot sojuszniczych na wodach europejskich operowało 39 jednostek holenderskich z załogami w sile 3.315 ludzi.

W marcu 1942 roku wskutek napaści Japonii na Indie Holenderskie, marynarka holenderska poniosła nadzwyczaj ciężkie straty. Biorąc aktywny udział w większości operacji flot sojuszniczych, skierowanych przeciwko japońskim flotom desantowym i liniom zaopatrzeniowym, traci w operacjach tych krążowniki: „De Ruyter" i „Java" oraz 7 kontrtorpedowców, 3 okręty podwodne i 5 stawiaczy min. Stary pancernik obrony wybrzeża „Soerabaja" służący za statek szkolny został zatopiony przez załogę w porcie Surabaja.

Jako rekompensatę tych strat, marynarka holenderska otrzymała od Wielkiej Brytanii szereg wartościowych jednostek tak, że jej wartość bojowa nie wiele ustępuje flocie przedwojennej.

Podstawowe siły współczesnej floty holenderskiej stanowią dwa nowoczesne krążowniki „Jacob van Hemmskerck" i „Tromp" z których pierwszy spuszczony został na wodę w 1940 roku, drugi w 1938 roku, posiadają pełną wyporność 7.500 ton, szybkość 32 węzły, uzbrojenie: 6 dział 150 mm 8 działek plotn 40 mm, dwie potrójne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm.

Krążownik „Sumatra", wodowany w 1935 roku, posiada dane: wyporność 6.670 ton, szybkość 31 węzłów, uzbrojenie: 10 dział 150 mm, i pewną ilość działek plotn.; wszystkie krążowniki są zaopatrzone również w wodnosamoloty.

3 kontrtorpedowce, otrzymane od Anglii podczas wojny, noszące obecnie nazwy: „Banckert", „Van Galen" i „Tjerk Hiddes" zaliczają się do najbardziej nowoczesnych jednostek. Pierwszy wodowany w r. 1943 wypiera 1.700 ton i rozwija szybkość 36 węzłów. Na uzbrojenie składa się 1 działo 120 mm i 1 działo 102 mm oraz 8 działek plotn 40 mm. Dwa dalsze wodowane w 1941 roku, wypierają 1690 ton, szybkość ich równa się 336 węzłów, uzbrojenie: 6 dział 120 mm, 1 działo 102 mm i 8 działek plotn. 40 mm. Oprócz tych jednostek w skład floty holenderskiej wchodzi 5 starych torpedowców (rok budowy 1914—1916), 1 fregata i 2 korwety otrzymane od W. Brytanii, 22 trawlery, wśród których 8 jednostek otrzymanych od Anglii już po wojnie otrzymały nazwy: „Ambon", „Banda", „Bataan", „Boroe", „Seram", „Morotai", „Ternat" i „Teidor". Pozostałe za wyjątkiem 2 trawlerów pełnomorskich po 525 ton wyporności, zaliczają się raczej do kutrów trałowych. Na 14 posiadanych okrętów podwodnych najbardziej nowoczesnymi okrętami zbudowanymi na stoczniach holenderskich są okręty należące do klasy „O", są to: „O-21", „O-22", „O-23" i „O-19", zbudowane w latach 1939 — 1940, posiadające wyporność: pierwsze trzy — 889 ton, ostatnie 967 ton. Rozwijają szybkość 20 węzłów (na powierzchni). Uzbrojenie ich składa się z jednego 88 mm działka i dwóch 40 mm działek plotn. i 1 NKM, 8 aparatów torpedowych kal. 533 mm, zabierają 40 min.

Od Wielkiej Brytanii, Holenderska Marynarka Wojenna otrzymała w latach 1942-43 dwa okręty podwodne o wyporności po 670 ton, noszące obecnie nazwy: „Delfin" i „Zwardwis".

Wśród stawiaczy min największy jest „Willem van den Zaan" o wyporności 1.300 ton, zabiera 120 min; dwa pozostałe „Jan van Brakel" i „Douwe Aukes" zabierają po 60 min.

Oprócz wymienionych jednostek marynarka holenderska rozporządza 5 kanonierkami i pewną ilością jednostek pomocniczych.

Plan rozbudowy floty wojennej, który zostanie urzeczywistniony w okresie do 1954 roku, przewiduje utworzenie trzech czynnych eskadr i rezerw. W skład każdej eskadry będzie wchodził 1 lekki lotniskowiec, 2 krążowniki, 8 kontrtorpedowców i jednostki pomocnicze.

Oprócz tego Holandia stara się zakupić od Wielkiej Brytanii jeden lekki lotniskowiec i jeden krążownik.

(b. k. j.)

KRĄŻOWNIKI TORPEDOWE NA NOWYCH DROGACH

(Dokończ. ze str. 9).

mi brytyjskimi, gdyż, wypiera 1800 ton standart (rozmiary 111×11×3,4 m), ma również 4 działa 120 mm pl., (elewacja 600), ale w dwuch opancerzonych wieżach na dziobie i na rufie i do tego podwójne. Bardzo praktycznie jest też rozmieszczona artyleria pl. lekkich kalibrów. Z siedmiu 40 mm pl. dwa podwójne są na rufie, jedno podwójne koło pomostu nawigacyjnego, jedno pojedyńcze na samym dziobie przeciw samolotom nurkowym. Osiem 20 mm pl. jest rozrzucone pojedyńczo na śródokręciu.

„Öland" jest zaopatrzony nadto w sześć wyrzutni torpedowych. Szybkość jest przewidywana na 40 węzłów.

Inicjatywa szwedzka rozpoczyna nową fazę rywalizacji w zakresie krążowników torpedowych. Sami inicjatorzy przewidują obok 2 prototypów budowę 12—16 podobnych jednostek w następnym dziesięcioleciu. Niezależnie od tego są projekty większych krążowników torpedowych po 3500 ton, z szybkością 38 węzłów, uzbrojonych w działa 150 mm (zapewne 4—5).

Przykład Szwecji skłoni bez wątpienia inne państwa bałtyckie do nowych wysiłków w tej dziedzinie. Krążowniki torpedowe działając bowiem w oparciu o eskadry cięższych okrętów są zdolne wpływać na los bitew morskich (n. p. z „Scharnhorstem"), gdyż są torpedowcami o najlepszych zaletach nawigacyjnych i obronnych (artyleria pl. i opancerzenie).

Apel poległych

W dniu Święta Umarłych wzywamy Was, Polegli Bohaterowie, do apelu w Wolnej, Niepodległej, Demokratycznej Polsce.

Krew przez Was obficie przelana, Wasze poświęcenie i Wasza ofiara nie poszły na marne.

W Odrodzonej Ojczyźnie, w Polsce Ludu, w powadze i skupieniu składamy Wam dziś hołd i ślubujemy, że za najcenniejszą Waszej krwi ofiarę, Ojczyźnie Polsce i polskiemu morzu złożoną — wywdzięczymy się wierną służbą na szerokich morskich rubieżach Ojczyzny.

Ślubujemy i zobowiązujemy się usilnie i wytrwale pracować nad odbudową naszej wielkiej morskiej przyszłości.

Bohaterskim bojownikom poległym w obronie Westerplatte
Cześć i chwała!

Bohaterom poległym w obronie Oksywia
Cześć i chwała!

Bohaterskim Obrońcom Helu
Cześć i chwała!

Wszystkim poległym w bohaterskiej obronie Poczty Gdańskiej
Cześć i chwała!

Gdyńskim Czerwonym Kosynierom, poległym w bohaterskich walkach w obronie Wybrzeża
Cześć i chwała!

Wszystkim poległym w obronie Wybrzeża we wrześniu 1939 r.
Cześć i chwała!

Żołnierzom Polski Walczącej, poległym na Wybrzeżu w latach hitlerowskiej okupacji
Cześć i chwała!

Marynarzom, którzy zginęli w walkach z hitlerowskimi piratami na wodach świata
Cześć i chwała!

Czołgistom z Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte, poległym w walkach o wyzwolenie Gdyni i Gdańska
Cześć i chwała!

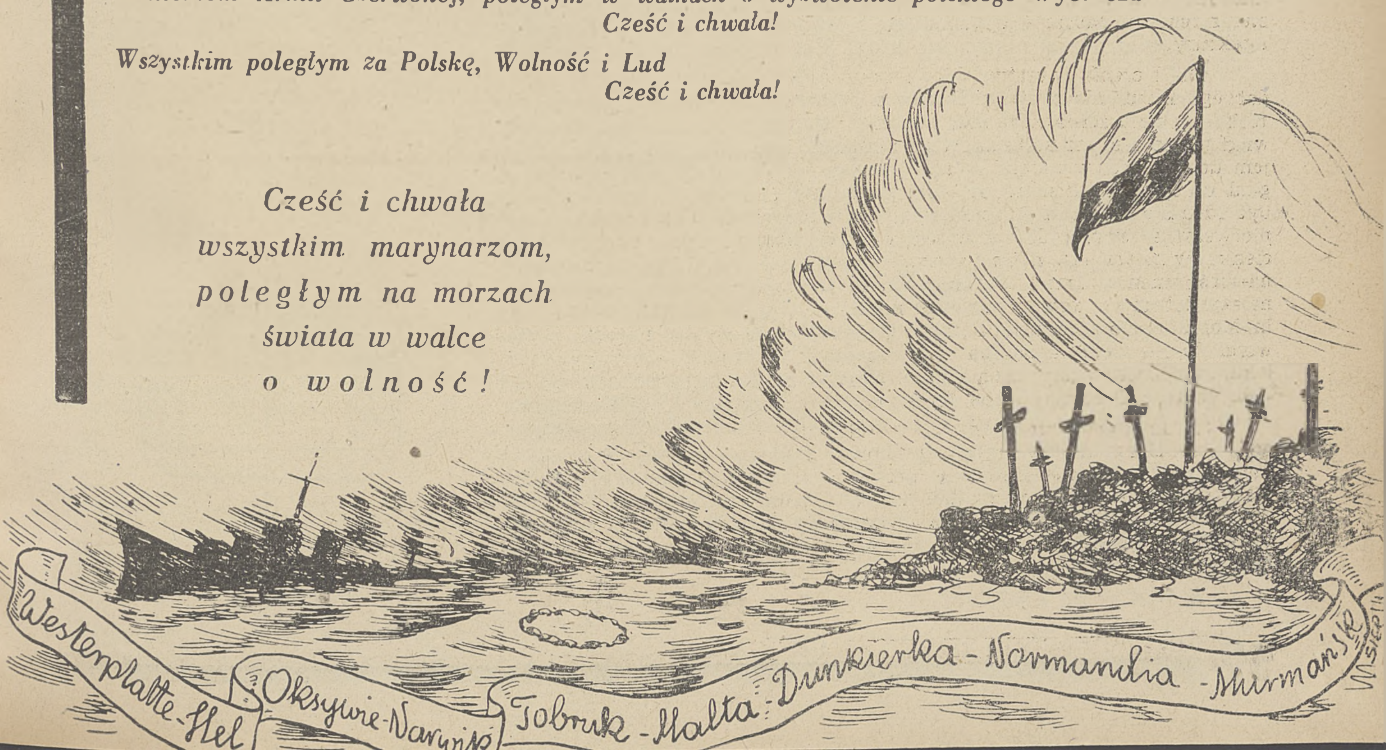
Żołnierzom I Armii, poległym w walkach o wyzwolenie Kołobrzegu i Szczecina
Cześć i chwała!

Wszystkim żołnierzom Odrodzonego Wojska Polskiego, poległym w walkach o wyzwolenie szerokiego dostępu do morza
Cześć i chwała!

Żołnierzom Armii Czerwonej, poległym w walkach o wyzwolenie polskiego Wybrzeża
Cześć i chwała!

Wszystkim poległym za Polskę, Wolność i Lud
Cześć i chwała!

Cześć i chwała
wszystkim marynarzom,
poległym na morzach
świata w walce
o wolność!



BUDUJEMY
MODEL TRAWLERA
klasy „Kormoran"

Nim przystąpimy do budowy modeli kontrtorpedowców, okrętów liniowych i podwodnych, zacząć musimy od najmniejszych jednostek Marynarki. Zamieszczony tu sposób budowy modelu, odnosi się do okrętu służącego do poławiania min, czyli trawlera. Może być on używany także do strażowania wybrzeży i zwalczania okrętów podwodnych. Dane jednostki: wyporność — 145 t., długość—38 m, szerokość — 5,6 m, zanurzenie—1,45 m, moc motorów 480 KM, szybkość w węzłach 14.

Plan trawlera podano w skali 1:200 Jest to skala specjalnie używana w modelarstwie okrętowym. Według sposobu jaki tu podajemy, zbudować można trzy rodzaje modeli: modele „stołowe", modele „pełne" i modele pływające.

Modele „stołowe" nazwać można także modelami nadwodnymi, ponieważ buduje się tylko ich części nadwodne. Modele takie mają nadzwyczaj ważne zastosowanie w nauce rozróżniania sylwetek okrętów — dla marynarzy i lotników. Można z nich ustawiać wzory manewrów morskich, konwojów i szyków bojowych. Jeśli mają one służyć jako upiększenie kabiny okrętowej, czy pokoju, stawiać je należy na płytce szklanej, z podłożonym pod nią zielonym papierem lub materiałem.

Model „pełny" ukazuje cały okręt, a więc także część podwodną. Okręt taki nie zawsze może być pływający, ponieważ za głęboko się zanurza. Służy on normalnie tylko jako model pokazowy, który ustawia się na odpowiednim stojaku. Modele takie budować można także z domontowaną częścią podwodną, bez której służą jako modele „stołowe".

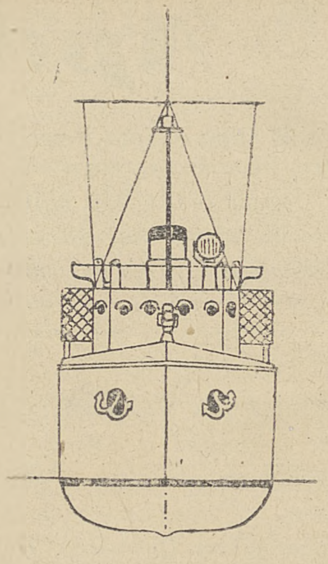
Model pływający budować należy koniecznie według sposobu jaki podaje rys. 3. Buduje się go z dykty (sklejki), lub cienkich deseczek, które nakłada się warstwami, w ilości zależnej od wysokości kadłuba. Warstwy wewnętrzne muszą być pośrodku próżne (rys. 4) — w ten sposób stwarza się model bardzo lekki. Niewywracalność jego osiąga się przez umieszczenie wewnątrz odpowiedniej ilości balastu — (oczywiście przed przymocowaniem na dobre warstwy pokładowej). U większych modeli możliwe jest umieszczenie wewnątrz kadłuba mechanizmu napędowego (mechanizm zegarkowy, lub sprężynowy).

Jako materiał do budowy użyć należy wspomnianej wyżej sklejki (dykty), na wykonanie komina, pomostu itd. — klocków drzewa odpowiedniej grubości, lub również sklejki. Pogrubienie komina wykonujemy przez owinięcie go jedną warstwą tektury Szalupę ratunkową sporządza się z naklejonych na siebie kilku warstw tektury, z uwagą, że górne muszą posiadać wycięcia (na planie zakreskowane) dla miejsc załogi. Łamacz fal na pokładzie dziobowym — z tektury. Armatki wykonać można z drutu, lub papieru jak wskazuje rys. 5. Ochraniacz przed falami na pomoście dowódcy, obok stanowisk najcięższych karabinów maszynowych płotn. — wykonujemy z tektury (zakratkowane na planie) ster z tektury. Maszt z kawałka drutu. Wał śrubowy i śruba — z drutu i tektury.

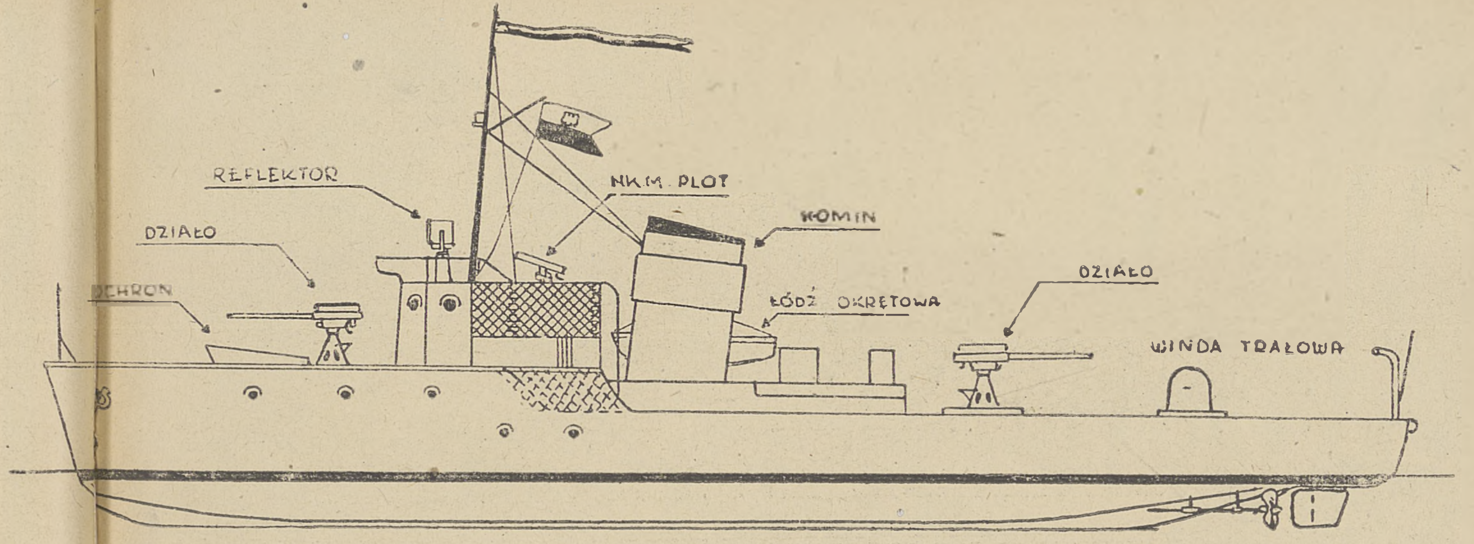
Do łączenia warstw sklejki i wykańczania modelu użyć należy dobrego kleju. Może być klej stolarski Najlepszy klej do drzewa „certus" — pochodzenia kazeinowego (inaczej klej lotniczy). Należy tylko wiedzieć że klej stolarski „karuk" nie łączy się z „certusem". Innym klejem do tych celów może być klej patentowy „Drzewnit". Kadłub należy gładko oczyścić szklistym papierem, a cały model przed malowaniem musi być idealnie czysty. Dla dokładnego wzmocnienia modelu pociągamy go pierwszy raz cienką, dobrze wtartą warstwą pokostu, a gdy to zaschnie— cienką warstwą farby. Farba powinna być „półmatowa" i wodoodporna—jeśli mamy zamiar budować model pływający. Do malowania użyć należy dobrego pędzla, od którego głównie zależy wygląd naszego modelu. Kolor — część nadwodna niebiesko-szara, podwodna — brązowo-czerwona. W linii wodnej czarna linia. Używać można farby pokostowej lub laku. Jeśli chcemy aby farba szybko wyschła dodajemy 5—10% sekatywy. Jeśli chcemy zbyt błyszczącą farbę zmatowić—dodajemy 5% terpentyny.

Śmiali modelarze mogą spróbować budować modele w większej podziałce, ci zaś, którzy mają w projekcie wymodelowanie całej polskiej floty, mogą zbudować wszystkie jednostki polskie wyżej podanego typu. Wkrótce zamieścimy plan modelu innych polskich okrętów. O wynikach swej pracy prosimy pisać do „Marynarza Polskiego" i nadsyłać zdjęcia gotowych modeli.

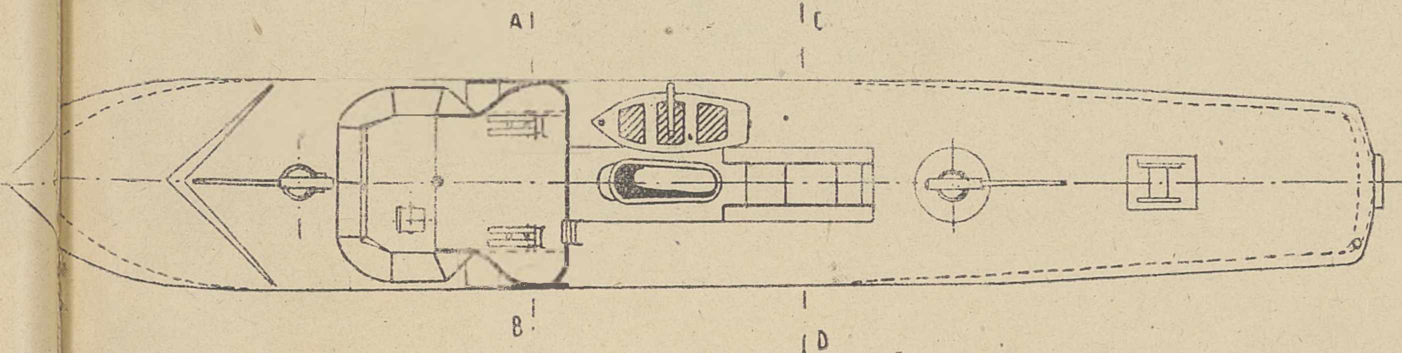
A więc — do pracy!...



Widok od dziobu
Rys 2

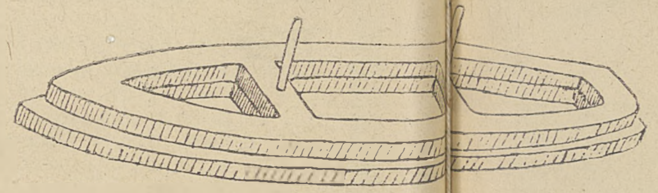


Widok z burty

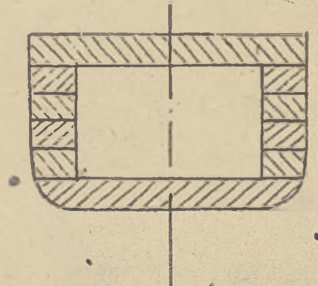


Widok na pokład

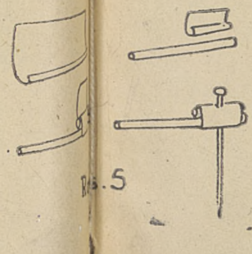
Rys 1.



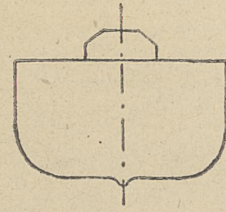
Rys. 3



Rys 4

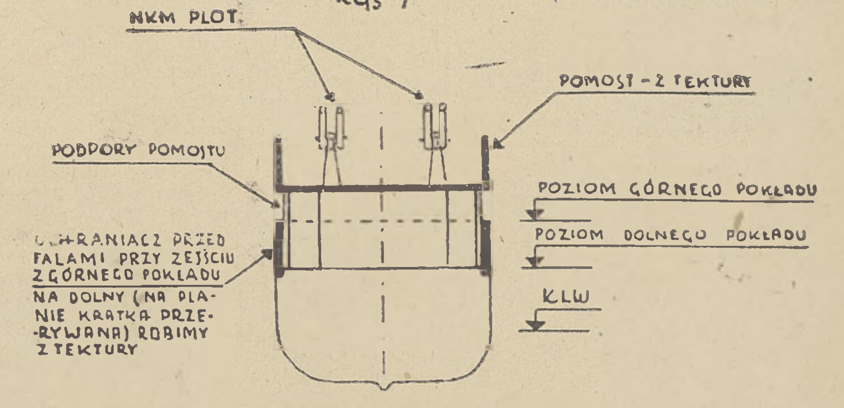


Rys. 5



PRZEKRÓJ C-D
Rys. 6.

Rys 7



PRZEKRÓJ A-B



Sztorm na Atlantyku

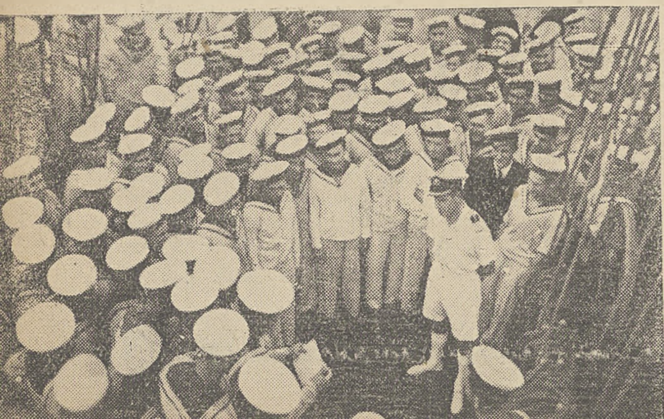
„Dar Pomorza" powrócił!



Radiotelegrafista Kwiatkowski przy pracy.



Nasz fotoreporter Florian Staszewski daje dowód wszechstronności swoich uzdolnień.



Pogadanka aktualna w czasie rejsu.



Wizyta lorda admirała Mountbatten w czasie postoju statku w Southampton.





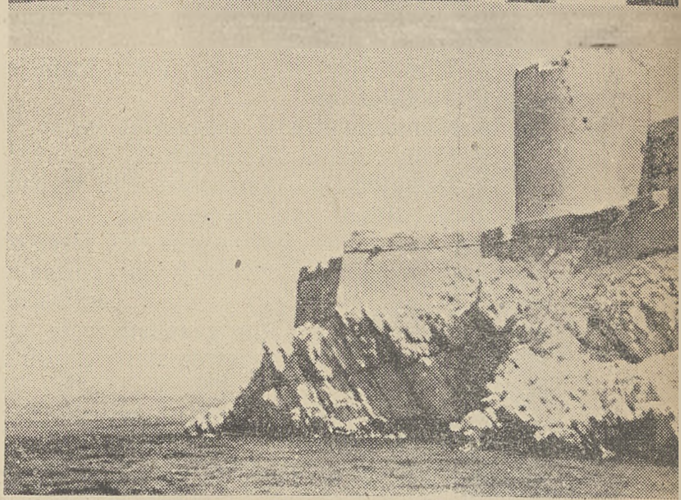


Na trasie

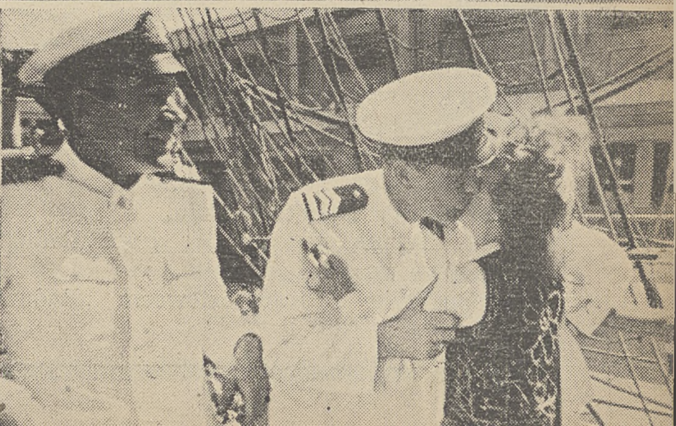
Southampton-Gibraltar-Marsylia

Na zdjęciach — kolejno od góry: 1) „Łapanie słońca" sekstansem. 2) W dali ukazały się potężne zarysy Gibraltaru. 3-4) Oddziały marynarki francuskiej i Senegalczyków prezentują broń przed oficerami i załogą „Daru Pomorza" w porcie Marsylii. 5) Płynąc wzdłuż lądu francuskiego, statek mija wzgórze z wieżą, z której ongiś skoczył do morza hrabia Monte Christo. 6-7) Serdeczne powitanie komendanta Gorażdowskiego, oficerów i załogi przez przedstawicielki miejscowej Polonii francuskiej.









PORTUGALSZCZYZNA



12 przygód mata Morela

VII

BRUNON DZIMICZ

— Wiecie, że „Ulewa“ ma nie byle jakie zadanie, mówił szef sztabu do zawezwanego oficera personalnego. Musimy uzupełnić jej stany osobowe... ale trzeba dobrać językoznawców, szczególnie oficerów... Według portów etapowych języki pożądane byłyby: portugalski, na co nie liczę, ale serbski, włoski, grecki może znajdziemy... Bo w tej sprawie angielszczyzna nie wystarczy...

— Właśnie, że według ewidencji mam jednego Portugalczyka.

— Niemożliwe! Któż to, taki?

— Podporucznik Kozodójski...

— Dawajcież go tam na wszelki wypadek pożarowy... Resztę dobierzecie sami...

Takim sposobem, pewnego ranka, nieco niewyspany po podróży wojskowym pociągiem, zjawił się na „Ulewie“ nowy oficer wachtowy. Dowódca pokręcił głową: ten to może umie wiązać krawaty, ale na pewno nie węzły morskie...

W dniu wyjścia z Plymouth wysoka woda było o 04.15. „Ulewa“ wykorzystała przypływ w pełni, gdy w parę godzin po minięciu falochronów prąd odpływowy nadał jej szybkości w ochoczym biegu ku morzom południa...

Gdy o należnym czasie „Ulewa“ sunęła półbiegiem pod murami mauretańskiej fortalicji, tak charakterystycznej przy wejściu do Lizbony, przybliżył się kuter portowy i pilot dał znakami do zrozumienia, by iść za nim do wyznaczonego miejsca postoju.

— Trzeba go zapytać, czy „Radunia“ już jest — zarządził dowódca.

Spotkanie z transportowcem „Radunią“ było właśnie powodem zajścia „Ulewy“ do Lizbony. Miała w ciągu doby przeładować sobie, wysłane aż z Unii poł. - afrykańskiej, zaopatrzenie przed wykonaniem zadania. A zatrzymywać się w neutralnym porcie ponad dobę „Ulewa“ nie mogła.

— A właśnie jest tu nasz Portugalczyk — zauważył zastępca. Niech się dogada.

Tak zainterpelowanemu Kozodójskiemu nie pozostawało nic innego, jak przyłożyć podany mu przez wachtowego sygnalistę megafon do ust i skierowując go na kręcący się pod dziobem kuter, zawołać właściwym mu salonowym sopranem:

— „Ej, pilotto! Transportero polacco Radunia esto tutto Lissabono?!“

Na oleistej twarzy o oliwkowej cerze i niedogolonym kruczym zaroście pilota odbiły się męki twórczości umysłowej i żal niepowodzenia. Rozkrzyżował ręce:

— Nie rozumiem po polsku! — odkrzyknął poprawną angielszczyzną.

— Lubię lipę, ale w ogrodzie, burknął dowódca. Słuchajcie, poruczniku, uważajcie, abym się w was nie wżenił, bo z tego na pewno takiej sztabowej portugalszczyzny nie będzie...

— Widzę maszty „Raduni“ za zakrętem, zameldował od steru manewrowego Morela, który uważnie przysłuchiwał się zmaganiom językowym Kozodójskiego, nie tracąc z oczu smugi torowej kutra pilotowego i zerkając od czasu do czasu na malownicze nabrzeża.

Szybko dogadano się z pilotem, ale nie po portugalsku, że „Ulewa“ przycumuje się do burty „Raduni“.

Zwolnienie na ląd uzyskano.

Po pobieżnym zwiedzeniu osobliwości sławetnego marynarskiego miasta, o pozostałych jeszcze korzennych woniach i śladach przebrzmiałej już epopei na 3-ch oceanach, ruchliwych prapradziadów w rodzaju de Gamy, Magellana i wielu innych, Morela z Haniszem weszli do ocienionej tawerny portowej. Wybrali najschludniejszą, żeby na siedzeniach nie uwalać pięknie odprasowanego białego stroju. Aby przepłukać wyschnięte gardła zamówili sobie lokalną znakomitość — karafkę portwejnu.

Zmęczony wycieczkowaniem Morela milczał, Hanisz, jak zwykle, niechętnie rozwierał gębę, chyba że ziewnął.

Winiarnia napełniała się, o czym świadczył wzrastający gwar i gestykulacja południowców. Wkrótce nie było wolnych stolików. Muzykalna szafa zagrała „Reginellę", melodyjną piosnkę przemytników pirenejskich.

W pewnej chwili smukły i czerstwy brunet podszedł do stolika i zapytał po hiszpańsku czy portugalsku o miejsce. Morela kiwnął głową. Nieznajomy zamówił jakiś skomplikowany napój z lodem, winem i korzeniami i zaczął coś przydługo klarować sąsiadującemu Haniszowi, wcale nie zrażając się tym, że ten mu nawet nie odburknął ani razu. Wybiła godzina dziewiąta. Ponieważ rachunek był, zwyczajem portowym, zapłacony tuż po otrzymaniu zamówienia, Morela i Hanisz wstali z zamiarem skierowania się ku wejściu i nałożyli czapki. Osłupiały, tak dotychczas gadatliwy współbiesiadnik, wpił się po prostu wzrokiem w napis na wstążkach matów, zagradzając im drogę.

— Marynarka Wojenna! — przemówił. — Polacy!

— A ja tu od godziny łamię język jakąś portugalszczyzną! Siadajcie proszę, będę wam miał coś ważnego do powiedzenia. Godzina jeszcze dziecinna! Czym mogę służyć?... bez krępacji!

— Pan też Polak? — zapytał Morela.

— Polak? — dodał Hanisz, dlaczego nie w wojsku, no nie?! Może taki co za szwabskiego „konika polnego" *) uchodził?

— Ależ krajan, Polak! Wszystko wam zaraz wytłumaczę i pokażę dowody, żem szwaba tłukł przed wami. Jestem byłym żołnierzem międzynarodowej brygady w Hiszpanii. Teraz ledwom uszedł falangistom czyli tamtejszym SS-manom gen. Franco. A wy jesteście, jak teraz widzę, z załogi polskiego kontrtorpedowca. Musicie mnie zabrać z sobą, do Grecji. Na blindę **)...

Morelę aż poderwało: Skąd pan może wiedzieć dokąd udaje się „Ulewa"?! My sami nic o tym nie wiemy... I zabierać cywila?...

— Skąd, to nieważne, ale ważne abym się dostał do ruchu oporu w Serbii — przerwał mu rozmówca. „Słowianie, łączcie się", najwyższy czas, — rozumiecie. Słuchajcie uważnie, a jeśli was przekonam, to wasza głowa aby mnie tam dowieźć...

Długo i uważnie słuchali Morela z Haniszem wynurzeń nowego znajomka, Zenka Kaliny.

— Zaczekaj tu, Haniszku, zdecydował Morela, a ja skoczę i przyniosę drugi komplet Strugarka, akurat będzie pasował jak ulany. Nasz łącznikowy Anglik ani się pozna, jeśli znów łazi na pokładzie do północka, że „Ulewie" przybywa nowy marynarz, a nasi chłopcy z kubryka nie wydadzą. Na wachcie przejdzie teraz za Strugarka... Już ja to zmontuję...

— Anglik, dodał Zenek, to tylko mądrzejszy Niemiec, jeśli jest doliniarzem, to potrafi ci ściągnąć skarpetki, nie zdejmując butów, oczywiście twoich. Ale właśnie takich zręczniaków bierze się nie na sztuczną muszkę, ale na zwykły groch. Przejadę do bratuszków pod jego nosem... kapujecie? I na pewno nie do czetników Michajłowicza, jakby on wolał...

Hanisz solidnie odchrząknął. Moreli już nie było, prawie biegiem śpieszył po marynarskie ubranie. Podobał mu się ten Zenek, były bojowiec brygady Waltera. Odkrywał mu nowe horyzonty. Przewartościowywał zaśniedziałe, całkiem znieruchomiałe ustroje i kierunki myślowe... I miał czelność próbować dostać się do celu na wojennym okręcie pod okiem Anglika.

Morela chętnie zamierzał mu pomóc.

Brunon Dzimicz.

*) Tak przezywano Niemców za zielonkawy mundur.

**) Jako „ślepego pasażera".

WKS „FLOTA" GROMI...

Sport w Marynarce Wojennej zdobył sobie przodującą pozycję nie tylko wśród jednostek Wojska Polskiego, ale wysuwa się także na czoło drużyn sportowych okręgu gdańskiego. Po wielkim sukcesie, odniesionym na mistrzostwach W. P., gdzie drużyna Marynarki zdobyła tytuł wicemistrza, wynosząc przy tym najwięcej tytułów mistrzowskich indywidualnych, ostatnio drużyna marynarzy odniosła szereg innych sukcesów

W jesiennych mistrzostwach lekkoatletycznych okręgu gdańskiego drużyna WKS „Flota" zdobyła tytuł mistrza okręgu, dystansując znacznie pozostałe kluby jak „Bałtyk" i „Pogoń" Szczególnie dobre wyniki uzyskali mistrzowie W. P. mar. Wenta zwyciężając na 800 m i zajmując drugie miejsce na 1500 m, oraz mar. Leitgeber w rzucie kulą i dyskiem, poza tym sztafeta olimpijska jest w tej chwili bez konkurencji na całym Wybrzeżu.

Także w boksie marynarze rozpoczęli zwycięski pochód, miażdżąc w pierwszym spotkaniu o mistrzostwo drużynowe Wybrzeża drużynę „Gryf" z Wejherowa. Spotkanie to wykazało olbrzymią przewagę marynarzy, kończąc się wynikiem 12:4, przy czym 2 punkty marynarze oddali walkowerem z powodu nadwagi. Najwymowniej o sile drużyny marynarskiej świadczy fakt, że w spotkaniu tym padły 4 nokauty przez Lika w wadze ciężkiej, Koralewskiego w półciężkiej, w lekkiej Buzowskiego i Onufrzaka (nowy talent bokserski). Mistrz Armii Iwański tym razem wygrał wysoko na punkty

WKS „Flota" — godnie reprezentuje Wojsko Polskie, którego jest drużynowym mistrzem bokserskim.

Jot-wu.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ **Norwegia otrzymuje okręty wojenne od Anglii.** Wielka Brytania przekazała marynarce norweskiej okręty podwodne: „Venturer", „Votary" i „Viking" przemianowane na „Utstein", „Uthaug" i „Utvaer" oraz trzy kontrtorpedowce „Cromwell", „Crystol" i „Croziers", zbudowane w latach 1944 — 1945 o wyporności 1700 ton i 362 stopach długości. Norwegia zamówiła również na stoczniach angielskich 56 statków towarowych i 17 statków wielorybniczych które otrzyma w latach 1947 — 1948.

✱ **USA zamierza zostawić swoją flotę wojenną w Chinach.** Admirał amerykański Cook na konferencji prasowej w Pekinie oświadczył, że USA zamierza pozostawić swoją flotę wojenną w Chinach w celu: „Okazania pomocy Chinom w rozbudowie własnej floty i dla ochrony amerykańskich interesów handlowych w Chinach".

✱ **Manewry floty amerykańskiej na wodach japońskich.** Amerykańska flota wojenna w składzie 14 jednostek, złożonych z lotniskowców i kontrtorpedowców, odbyła manewry w pobliżu Wysp Japońskich.

✱ **Statki o napędzie atomowym.** Na konferencji instruktorów okrętowych, jaka odbyła się w Londynie, przewodniczący jej oświadczył, że obecnie wydaje się możliwe zastosowanie energii atomowej jako siły pędnej na wielkich statkach. 1 funt (450 g.) uranium przedstawia równowartość energii 15.000 ton węgla. Stosunek siły 1 do 3 500.000. pociągnęłyby za sobą zasadnicze zmiany w budowie statków. Obecnie zbiorniki paliwa zniknęłyby zupełnie. W przyszłości można będzie osiągnąć szybkość, przekraczającą wszystkie dotychczasowe cyfry. Jeżeli przyjąć za podstawę destrojer długości 330 stóp o szybkości 36 węzłów, to odpowiednia szybkość statku o długości 1000 stóp wynosiłaby 63 węzły. Na razie projekty te pozostają jeszcze w dziedzinie wyobraźni, tak samo jak możliwość zastosowania energii atomowej do turbin gazowych.

✱ **Ogłoszenie Bremy wolnym miastem.** Amerykański gubernator wojskowy Bremy oświadczył, że Brema zostaje ogłoszona wolnym miastem, znajdując się pod wspólną angielsko - amerykańską administracją wojskową.

✱ **Wyprawa na dno oceanu.** Prof. Piccard organizuje obecnie wyprawę na dno oceanu. Odbędzie się ona w specjalnie skonstruowanej łodzi podwodnej do której kadłuba umocowana zostanie kula o średnicy 7 stóp; stanowić ona będzie rodzaj obserwatorium dla uczonych. Przez specjalne okienka zdolne do wytrzymania ciśnienia wody na głębokości do 3.5 mil, uczeni przeprowadzą obserwację dna oceanicznego.

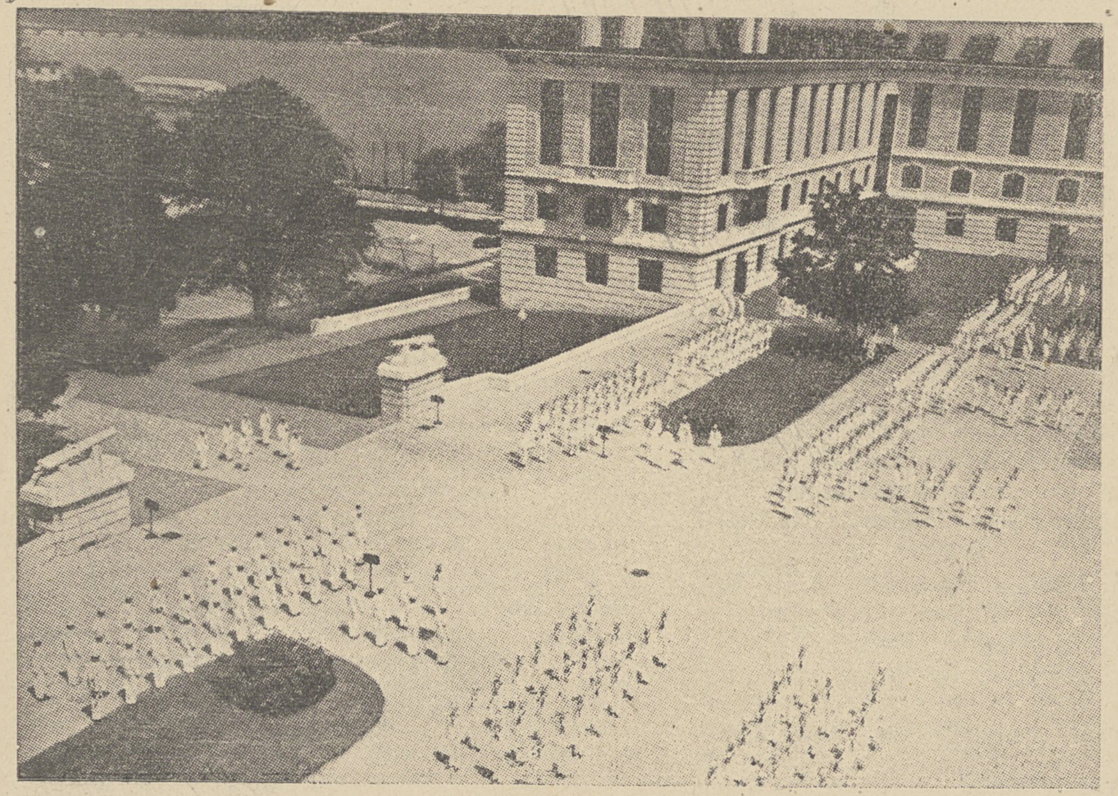
Statek zostanie zaopatrzony w odpowiedni balast, umożliwiający wypłynięcie na powierzchnię wody. Czas trwania spuszczenia się na dno oceanu oblicza się na dwie godziny. Cała wyprawa wraz z przeprowadzeniem obserwacji wyniesie około 12 godzin.

✱ **Odbudowa gmachu Admiralicji w Leningradzie.** W Leningradzie zakończono odbudowę uszkodzonego podczas wojny, gmachu Admiralicji. Przy przeprowadzaniu remontu szczególną uwagę zwrócono na zachowanie pierwotnego, historycznego wyglądu gmachu.

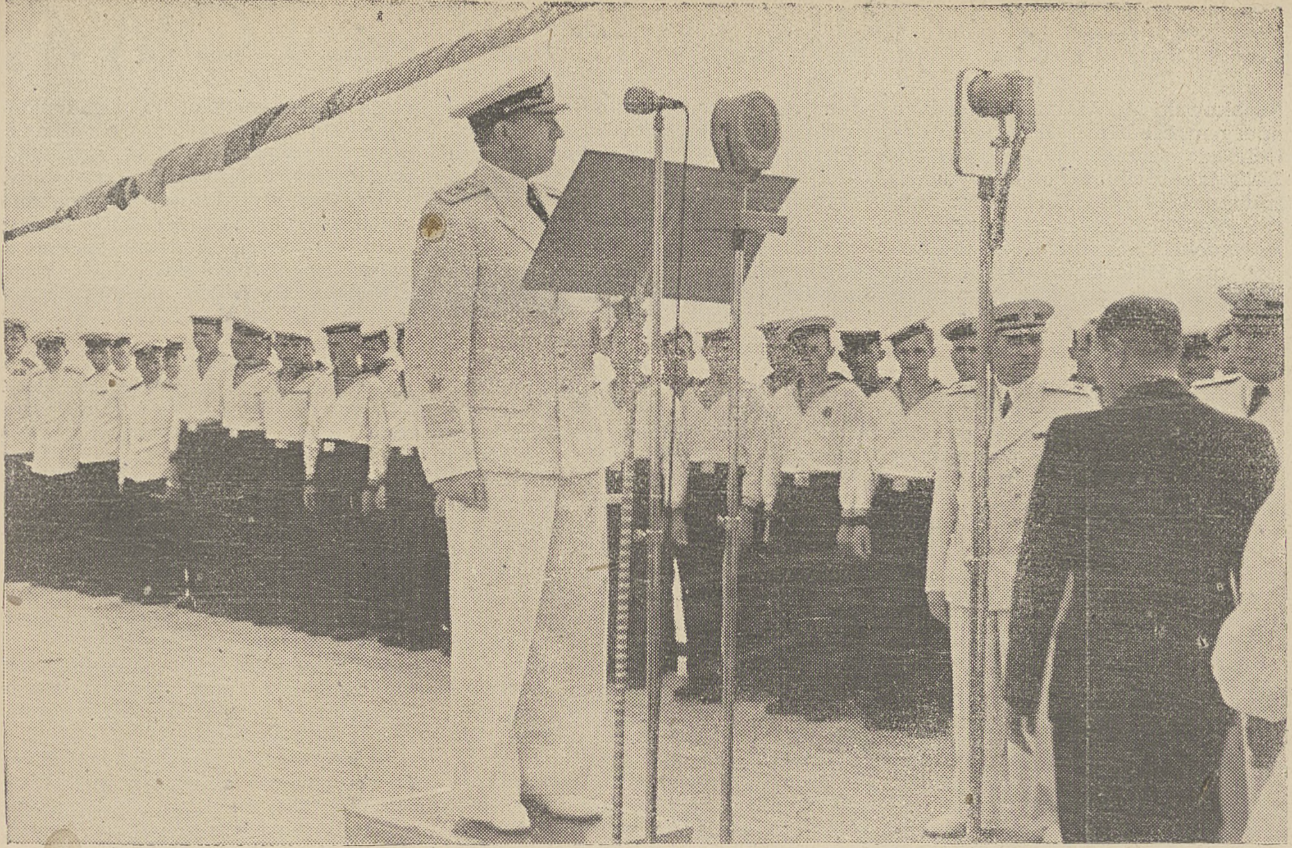
✱ **Nieudana ekspedycja na okręcie podwodnym.** Amerykański okręt podwodny usiłował przepłynąć pod lodem cieśninę łączącą Grenlandię z Elleomeore (wyspa położona na zachód od płn. Grenlandii). Okręt zmuszony został do zawrócenia, wskutek silnego ciśnienia lodu w cieśninie, który posiada tam grubość 30 stóp.

Odbudowa historycznych doków kronsztackich. W Kronsztacie rozpoczęto budowę historycznych doków zbudowanych w r. 1719. Doki te swego czasu były uważane za szczyt techniki.

Aparaty określające obecność sztormów. W Ameryce zastosowano z powodzeniem angielskie aparaty, które za pomocą radia określają dokładnie obecność sztormów. Zasięg ich działania wynosi 2.000 mil.



W ubiegłym miesiącu słynna amerykańska Akademia Morska w Annapolis obchodziła 101 rocznicę swego istnienia.



Z okazji Dnia Floty Radzieckiej dowódca Floty Bałtyckiej admirał Tribuc wygłosił na pokładzie jednego z okrętów wojennych przemówienie, transmitowane przez radio.

W DNIU ŚWIĘTA SOJUSZNIKA

W dniu 7 listopada br. narody ZSRR obchodzą 29 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Zwycięska rewolucja powaliła ostatecznie i bezpowrotnie cara — wspólnego wroga narodów Rosji i Polski, a powstające w ogniu rewolucyjnych zmagań, młode republiki radzieckie wyciągnęły w stronę narodu polskiego dłoń przyjaźni.

Dłoń ta, wobec niesławnej polityki interwencji, a potem „kordonu sanitarnego", wobec antyradzieckiego nastawienia rządów sanacyjnych, na szereg lat zawisnąć miała w próżni.

Uchwycił ją dopiero obóz demokracji polskiej i postępowe koła naszej emigracji, by w braterstwie broni i przyjaźni wspólnie walczyć i wspólnie zwyciężać w zmaganiach ze wspólnym wrogiem — germańskim imperializmem.

W dniu święta narodowego Wielkiego Sojusznika, marynarze polscy serdecznie pozdrawiają swoich radzieckich kolegów.

CZYTELNICY PISZĄ...

Przeczytałem w Nr. 6 „Marynarza" artykuł o „butelkowej poczcie" i wspomniałem jeden „butelkowy" list, który miałem okazję odczytać.

Było to jeszcze przed pierwszą światową wojną, na początku mego awanturniczego życia.

Robiłem pierwsze kroki w marynarce, a właśnie byłem jedynym oficerem i jednocześnie bosmanem na trzymasztowym szkunerze z Rygi.

Załoga szkunera była to prawdziwa „międzynarodówka": kapitan — Niemiec Bałt, ja — Polak, marynarze — jeden Łotysz, drugi — Estończyk, trzeci — Żmudzin, czwarty Szwed z Finlandii. Dla wyjaśnienia mojej opowieści muszę zaznaczyć, że Estończycy, Łotysze i Finnowie pisali wówczas gotykiem, natomiast Niemcy bałtyccy — łaciną.

Szliśmy w styczniu prawie bez ładunku z Libawy do Gdańska; niedaleko od Bruesterortu złapał nas zachodni sztorm. Mając tylko dwa przednie maszty ożaglowane szliśmy z wiatrem i ukryliśmy się w Kłajpedzie.

Po zakotwiczeniu w basenie natychmiast przyszedł starszy pilot, Niemiec (Żmudzin zniemczony), i przyniósł list, znaleziony w butelce, którego nikt w Kłajpedzie nie mógł odczytać.

List był pisany gotykiem. Kapitan i trzech ludzi z załogi odczytali ale nic nie zrozumieli Ja już wtedy byłem trochę poliglota, ale nie mogłem nauczyć się pisowni gotyckiej, więc poprosiłem o napisanie listu łaciną i zrozumiałem. List z butelki był polski.

Na Pomorzu Niemcy zabraniali Polakom używania pisowni łacińskiej.

Teraz, więcej jak po trzydziestu latach, pamiętam wygląd i treść listu.

Papier był uszkodzony, w kilku miejscach zupełnie rozmokły, list pisany ołówkiem, niewprawną lub zmarzniętą ręką; oznaczę kropkami nieczytelne ułamki.

„Jan i Stach z ... dni ..mor... wlos... stracone ..zalewa. Giniemy! Módlcie się za nasze dusze".

H. Klimontowicz, Gdańsk-Wrzeszcz.

SKRZYNKA POCZTOWA

Szpakowski A., Warszawa. Żądane numery przesłaliśmy. Z n-ru 4/5 dowiecie się szczegółów przyjęcia do P.S.M. jak również do Marynarki. Zarówno w PSM jak i Mar. Woj. wymagany jest dobry stan zdrowia.

Klejnocki T., Szczecin. Żądane numery, oraz Kalendarz Morski przesłaliśmy za zaliczeniem. O wspomnianych przez Was jednostkach będziemy pisać, gdy będą już konkretne dane, więc nie warto sobie na razie zaprzątać tym głowy. Rzeczywiście nonsensem było by używanie przedwojennych frazesów o potędze morskiej. Teraz myślą przewodnią każdego Polaka winna być przede wszystkim uczciwa praca.

Trawler z literami KR, to „Kondor". W sprawie rozbieżności w podawaniu dat zaginięcia „Orła" możemy tylko tyle powiedzieć, że zarówno data maj jak i czerwiec, nie jest błędna. W maju „Orzeł" opuścił port brytyjski po to, aby już nigdy nie powrócić, natomiast Admiralicja uznała za przypuszczalny dzień zatopienia okrętu, dzień 8. 6. 40 r.

Jabłonowski W., Lublin. Niestety, nie posiadamy książek ani modeli kajaków o które pytacie. W tym numerze znajdziecie model okr. wojennego. Życzymy powodzenia w pracy i z góry dziękujemy za Waszą obietnicę pozyskania dla nas nowych prenumeratorów.

Kowalski M., Tarnów. Do Ofic. Szkoły Mar. Woj. przyjmowani są oficerowie W. P. z innych jednostek. W tym roku przyjęcia są zamknięte. Dla Was jedna jest tylko rada. W przyszłym roku ogłoszony będzie kolejny pobór rekruta. Jeżeli jesteście z innego rocznika, będziecie się mogli zgłosić na ochotnika.

Popciak C., Glinik. W niniejszym numerze znajdziecie model okrętu. Życzymy powodzenia w pracy i spełnienia zamierzeń.

Plackowski T., Skierniewice. Administracja potwierdza otrzymanie zamówienia. Po zrobieniu modeli sfotografujcie je i prześlijcie nam zdjęcie. Powodzenia w pracy.

Lepak St., Glinik Mariampolski. Chcielibyśmy zapoznać się z Waszymi modelami, prześlijcie nam zdjęcia ich. Życzymy spełnienia marzeń.

Kowalski R., Warszawa. W osiągnięciu pierwszego celu bezwzględnie przeszkodzi Wam słaby wzrok. Co się tyczy pracy w administracji portu, to są to rzeczy obecnie mało zależne od Mar. Woj. W niedalekiej przyszłości nasza Marynarka będzie miała, jak przed wojną także dział kształcenia marynarzy do służby w administracji portowej i w tym wypadku może słaby wzrok już nie będzie stał na przeszkodzie.

Cerefin J., Kraków. „Dywizjon Okrętów Podwodnych". Żądanej fotografii nie możemy przesłać natomiast jest możliwym, że wkrótce ukaże się ona na łamach „Marynarza". Dziękujemy za miłe życzenia.

Rogatek, Łódź. Oto odpowiedzi na Wasze pytania: 1) Z wykształceniem 6 kl. szkoły powszechnej można wstąpić do Mar. Woj. 2) W szkole Specj. Morskich są następujące wydziały: sygnalistów, sterników radiotechników, motorzystów, maszynistów, elektryków, artylerzystów, torpedo-minerów, nurków, kucharzy, administratorów i sanitariuszy. 3) Wyższe wykształcenie nie jest niezbędne przy przyjmowaniu do Ofic. Szkoły Mar. Woj. 4) R. K. U. w Łodzi, w czasie poboru, wybiera kandydatów do Marynarki, z kolei kieruje ich do Warszawy, gdzie centralizuje się poborowych. 5) Gdy zostanie w przyszłym roku ogłoszony zaciąg rekruta do Mar. Woj., dowiecie się o nim m. in. z naszego pisma.

M. Kubacki, Zielona Góra. List Wasz przekazaliśmy w odpowiednie ręce i z pewnością wkrótce otrzymacie potrzebny Wam dokument.

W. Zubrzycki, Postomin. Jesteśmy wdzięczni Wam, jak zwykle, za cenne uwagi. List przesłaliśmy „do przetrawienia" autorowi.

Oset T., Szczecin. Niestety, nie da się zrealizować tak, jak pragniecie. Gdy zgłosicie się na ochotnika do Mar. Woj., w miarę Waszego uzdolnienia, będziecie mogli być skierowani do Szkoły Specj. Morskich.

Holz M., Bydgoszcz. Piszecie, że bardzo ucieszył Was fakt przekształcenia się „M. P." w dwutygodnik. „Jestem przekonany, że takie czasopismo jak „Marynarz" mogło by ukazywać się spokojnie jako tygodnik i na pewno by nikogo nie znudziło". Otóż nie, trudności techniczne z jakimi borykamy się stwarzają takie warunki, że pismo ukazuje się dość niespokojnie jako dwutygodnik. Stąd wynikają parodniowe opóźnienia pisma.

Życzymy wytrwałości w zamierzeniach. „To, czego pragniesz w latach swej młodości, będziesz zrywał z dojrzałości twoich dni".

Wolbek T., Lublin. Pierwszy model okrętu zamieszczamy w nin. numerze.

E. Bryza, Katowice. Prosimy o przysłanie nam najlepszej ze swoich nowel. Może być na poziomie tego „trupa na pokładzie", tylko bardziej moralna.

Rowiński M., Warszawa. Jeżeli rzeczywiście jesteście zdrowi i silni sądzimy, że nie będzie pod tym względem przeszkód w dostaniu się do PSM. Niech Was nie martwi fakt, że wygląd macie wątły, bo gorzej by było, gdybyście wyglądali zdrowo, a byli chorzy.

Bylibyśmy bardzo zobowiązani za wypożyczenie nam tych pism, o których piszecie. Wszelkie koszta przesyłki pokryjemy.

Kołodziejczyk K., Nowy Sącz. Dziękujemy za słowa uznania. Cieszy nas fakt, że dzięki „Marynarzowi Polskiemu" powiększacie swoje zbiory i kolekcje fotograficzne z dziedziny wojenno-morskiej. Prosicie o to, abyśmy skontaktowali Was z kimś, kto podobnie jak Wy kolekcjonuje zdjęcia i wykonuje modele okrętów. Poszukamy. Chcielibyśmy otrzymać od Was zdjęcie tego modelu liniowca.

Żądane numery wysłaliśmy i złożyliśmy reklamację u „Czytelnika", odnośnie niedostarczenia 6-go numeru „M. P." do N. Sącza.

Za burtą

Po trzymiesięcznej podróży ćwiczebnej „Dar Pomorza" powoli wpływa do macierzystego portu — Gdyni.

Na molo gromadzą się tłumy publiczności, której lwią część stanowią rodzice powracających uczniów Szkoły Morskiej. Wiele chwil wzruszających przeżywa człek w życiu, ale któż zdołałby zgłębić wszystkie uczucia jakie w tej chwili opanowały serca i umysły rodzicielskie? Chwila powitania zbliża się coraz szybciej. Oczy coraz natarczywiej wśród postaci na pokładzie usiłują znaleźć znajomą sylwetkę syna. „Jak on wygląda? Czy zmężniał? Czy spoważniał? Czy wyrósł? Czy nie schudł? Czy opalony? Czy blady? Czy zmęczony? Czy wypoczęty? Czy..."

Zwątpienie i niepewność urasta wreszcie do takich rozmiarów, że chwilę największego napięcia przerywa nagle rozrzewniony głos jakiejś mamusi:

— Mój Boże! Czy mój Januszek aby mnie pozna?...

Wieczorem sale Szkoły Morskiej rozbrzmiewają dźwiękiem muzyki tanecznej. Płyną wolne tony kujawiaka, zawrotne dźwięki oberka, rytmiczna melodia tanga i ekscentryczny takt swinga.

Partnerka jednego z uczniów Szkoły Morskiej obserwuje przez dłuższy czas wyczyny choreograficzne swego tancerza, przypominające do złudzenia taniec Św. Wita.

— Czy pan nie umie tańczyć po ludzku?

— Nie, bo ja jestem nietutejszy.

— A skąd pan?

— Dziś przyjechałem „Darem Pomorza"... **bis**



Rys. Sierecki

POLSKA BANDERA NA DALEKIM WSCHODZIE

Polskie statki handlowe i pasażerskie, poza działem w wojnie przeciwko Niemcom, wielorotnie udawały się na Daleki Wschód. W najardziej krytycznych chwilach, gdy ważyły się osy panowania na Pacyfiku, niosła polska bandera pomoc i odsiecz oblężonym garnizonom rytyjskim i amerykańskim. Powyższy rysunek przedstawia s/s „Kościuszko“, kiedy ten nie bacząc na przewagę lotnictwa japońskiego i grasujące naokół okręty podwodne wroga, przełamuje blokadę, dowożąc posiłki do broniącego się ostatkiem sił Singapore. Pomoc niestety była już spóźniona. Atakowana z morza, lądu i powietrza załoga Singapore — skapitulowała...

W najbliższych numerach

„Marynarza Polskiego“:

TANGER

Korespondencja własna z Afryki Pln.

Po doświadczeniu w Bikini

z rewelacyjnymi zdjęciami

Tajfun nad Okinawą

Najszybsze okręty podwodne świata

Reportaż z Państw. Szkoły Morskiej

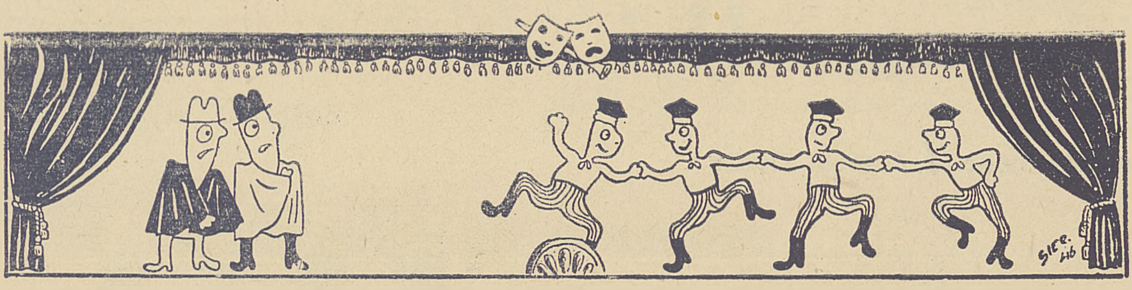
Jack London — pieśniarz mórz

Dzisiejsi piraci

Honolulu

Ostatnia podróż „Żelaznego Księcia“

Nasz felieton



SCENA I.

(Dwaj muskularni pracownicy teatralni próbują podnieść żelazną kurtynę. Po posmarowaniu wazeliną, kurtyna ze zgrzytem unosi się w górę. Scena przedstawia rynek przed Sukiennicami w Krakowie. Pośród tłumu sprzedającego sobie wzajemnie wysokowartościowe „ciuchy" krąży barwny chór krakowiaczków)

Chór krakowiaczków:

Albośmy to jacy tacy (bis)
Chłopcy krakowiacy
Czerwona czapeczka...

Tajemnicza postać I (na boku): Kolego słyszycie?

Tajemnicza postać II: Przecież nie jestem głuchy...

Tajemnicza postać I: A więc zgadza się: czerwona hm... (mruczy)

SCENA II.

(Jawor, pod jaworem stoi dziewczę w stroju regionalnym. W takimże stroju przejeżdża drogą dorodny młodzian. Spostrzega najpierw jawora, potem dziewczynę, a następnie dziewczynę pod jaworem. Przystaje więc obok).

Dorodny młodzian (w stroju regionalnym):

Czego ty dziewczyno pod jaworem stoisz
Czy cię słonko piecze
Czy się deszczu boisz...

Tajemnicza postać I: Kolego, widzicie?

Tajemnicza postać II: Przecież nie jestem ślepy...

Tajemnicza postać I: Ha, ha, znamienne — nawet kobiety...

SCENA III.

(Jezioro słusznych rozmiarów. Dokoła krzewy z rodzaju liściastych. On stoi w siermiędze obok lemiesza i patrzy na drugą stronę jeziora, gdzie widnieje sylwetka dziewoi w jasnej sukience z rozwianym złotym włosem, która ponadto plecie wianki, a w międzyczasie zbiera kwiaty).

On: Ja za wodom
Ty za wodom
Jakże jo ci buzi podom...

Tajemnicza postać (pojawia się nagle, na suchej gałęzi):

— Rozumiecie, kolego?

TEATR
Domu Marynarza

ma
zaszczyt
przedstawić
baśń
w pięciu
odsłonach

p. t.

„Albośmy to jacy tacy"

Udział bierze:
Bardzo dużo osób, a między innymi chór krakowiaczków i dwie tajemnicze postacie.

Tajemnicza postać II (wygląda z dziupli):

Przecież nie jestem głupi...

SCENA IV.

(Wnętrze kuźni. Kowal, kowadło, młot. Miech, pot, żar. Kowal kuje. Kowadło wydaje dźwięk. Młot uderza. Miech dmucha. Żar bucha. Z dali zbliżają się dwie tajemnicze postacie):

Tajemnicza postać I:

Hej, poczciwy człowieku. Mam dla ciebie pilną robotę. Czy będziesz nam mógł—to szybko zrobić?

Kowal: Jak tak bardzo pilne, to można zrobić w try miga.

Tajemnicza postać II: Chcieliśmy zrobić sobie widły.

Kowal: Dobrze, ale z czego?

Tajemnicze postacie (razem), pokazują prawie nową igłę.

SCENA V.

(W pierwszej chwili mgła. Następnie znowuż mgła. Po jakimś czasie mgła. Na ogół dość mglisto. Nic nie widać. Należy się domyślić, że to jest Londyn. Z mgły wyłania się sala, zapełniona tajemniczymi postaciami. Z trybuny przemawia prelegent).

Prelegent: A więc jak twierdziłem już rok temu, wojna nadal wisi na włosku. Sytuacja jest do tego stopnia napięta, że postanowiliśmy na wszelki wypadek ewakuować swoje rodziny na wyspy hawajskie, gdzie też organizujemy bazy gospodarcze w postaci ferm, w których każdy z was może znaleźć zajęcie. Kto pragnie dobra swej ojczyzny wyjeżdża na Hawaje...

(W tej chwili na salę wchodzą dwie tajemnicze postacie).

Tajemnicze postacie (razem): Przyjeżdżamy wprost z kraju, gdzie przebywaliśmy w przebraniu wiewiórki i farbowanego lisa. A oto rzeczywistość, której świadkami byliśmy sami. Kraj nasz oczywiście jęczy. Połowa ludności ucieka do lasu, gdzie w cieniu starych jaworów szuka ukrycia przed niebezpieczeństwem, które zewsząd grozi. Drakońskie przepisy, nakazują przymusowe noszenie czerwonych czapek, co sami na własne uszy stwierdziliśmy w Krakowie. Naród nie traci jednak nadziei. W kraju coraz bardziej staje się popularna piosenka, tępiona zresztą bezlitośnie przez władze, a mówiąca o tym że woda, która nas od nich oddziela nie pozwala na utrzymywanie ścisłego kontaktu. „Jakże jo ci buzi podom" — ten wyjątek z popularnej piosenki najlepiej świadczy o uczuciach, jakie żywi ludność do nas. Nie dość na tym. Przemysł i rolnictwo stoi na martwym punkcie. Brak nawet takich narzędzi rolniczych jak widły. Przemysł ich nie wyrabia, a inicjatywa prywatna jest tępiona bezlitośnie. Dowodzi tego niewyraźna mina jednego z kowali, któremu daliśmy do przeróbki igłę. Kowal ów był tak przerażony, że odpowiedział po rosyjsku. Musimy ratować ojczyznę i czym prędzej wyjeżdżać na Hawaje...

(W tym momencie z trzaskiem opada żelazna kurtyna, miażdżąc obie tajemnicze postacie).

Publiczność: Brawo, brawo...

bis

Rozrywki i zagadki

ROZWIĄZANIE ŚLIMACZNICY

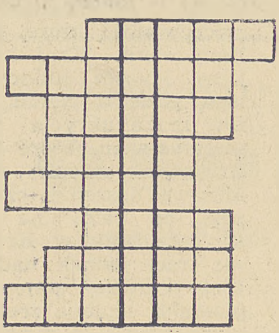
z n-ru 8

			1 B	o	r	o	w
K	a	6 p	o	r	t	7 O	i
5 A	m	i	r	s	k	p	k
w	o	a	c	o	11 j	a	2 J
a	b	r	13 A	ż	w	8 D	p
z	u	12 W	o	n	a	a	e
s	10 L	y	r	9 O	n	w	r
r	a	4 W	o	l	u	3 T	y

Bitwa pod Oliwą.

Nazwisko nagrodzonego w drodze losowania — w numerze następnym.

LOGOGRYF



Litery środkowe sł.a dadzą rozwiązanie: nazwę polskiego statku.

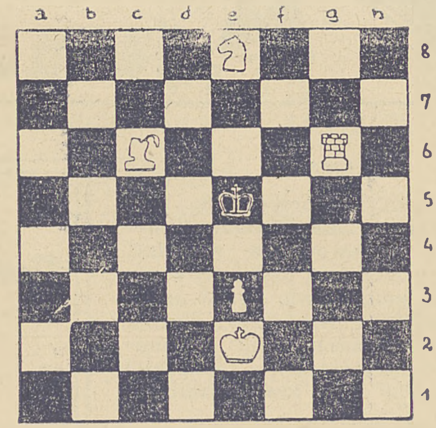
1) **Stopień w Marynarce.**
2) **Większa ilość statków, wzgl. okrętów.**
3) **Polska miejscowość nad Bałtykiem.**
4) **Wprowadza do portu.**
5) **Podróż morska.**
6) **Część portu.**
7) **Część statku, wzgl. okrętu.**
8) **Wyspa bałtycka.**

Za trafne rozwiązanie redakcja przeznacza drogą losowania prenumeratę kwartalną „Marynarza Polskiego".

SZACHY

(Redaguje H. Mal:r.o.vski, kpt.)

ZADANIE Nr. 2



Białe: K e2, W g6, G c6, S e8, p. e3 (5)
Czarne: K e5 (1)

MAT W 3 POSUNIĘCIACH

Za rozwiązanie tego zadania, Redakcja wyznacza 3 premie w postaci półrocznych prenumerat „Marynarza Polskiego". Termin składania odpowiedzi do dnia 20 listopada 1946.

ROZWIĄZANIE ZADANIA SZACHOWEGO NR. 1

1. H e2—f1. Jeśli czarne odpowiadają:
1. d2—d1 H to białe dają mata grając:
2. H f1—c4 × mat

W odpowiedzi na I. Gb2, a3 białe dają mata na b1.

Jeżeli 1.. d1 S i czarne biorą skoczka, to 2. H f1—f5 × mat.

Nasz dział szachowy wywołał duże zainteresowanie wśród czytelników. Piszą oficerowie, bosmani, marynarze i wszyscy miłośnicy szachów. Nadeszło 43 trafnych odpowiedzi, niestety z tego tylko 7 pełnych. Wielu z szachistów „zapomniało", że pionką d1 można zamienić na skoczka.

Przy losowaniu nagrody otrzymali:

1) Podzielny Janusz — Warszawa.
2) Berezowski Władysław — Kraków.

Dodatkowe 3 premię pocieszenia otrzymali:

1) Popek Maciej — Gdańsk-Wrzeszcz.
2) Jursz Wojciech — Warszawa.
3) Siatecki Stanisław — Łódź.

MECZ O MISTRZOSTWO ŚWIATA

W roku 1947 zostanie rozegrany szachowy mecz — turniej o tytuł mistrza świata. W turnieju wezmą udział ex-mistrz świata dr. M. Euwe — (Holandia), arcymistrzowie M Botwinnik, Pokeres i W. Smysłow (ZSRR), oraz Rzeszarski i Finc (USA). Każdy z 6 kandydatów rozegra 20 partyj, które rozstrzygną, kto zajmie wakujący tron szachowy świata po śmierci dr. Alexandra Alechina.



NA WESOŁEJ FALI

Z DZIAŁU: ODPOWIEDZI REDAKCJI

E. Rymbalski, Rajdołek: Na przysłany nam przez pana wiersz p. t. „Dlaczego żyję?" odpowiadamy: dlatego, że przysłał pan wiersz pocztą, a nie zjawił się w redakcji osobiście.

ZNALAZŁ RADĘ



HUMOR ZAGRANICZNY

Z sali operacyjnej szpitala wnoszą na ogólną salę chorego marynarza — Irlandczyka.

— Uff, nareszcie! Już po wszystkim! Krajali mi brzuch... — zwierza się leżącym obok towarzyszom.

— Ech — odzywa się ktoś — nie ciesz się, bracie, zawczasu. Mnie też operowali, a potem krajali po raz drugi, bo chirurg zostawił w moim brzuchu igłę...

— Tak — mówi inny rekonwalescent — i ze mną było podobnie. Krajali mnie dwukrotnie, gdyż lekarz zostawił w moim brzuchu swoje instrumenty.

W tej chwili na salę wbiega lekarz, który przed chwilą operował owego marynarza i rozglądając się naokoło zapytał:

— Czy nie widział kto mego kapelusza?

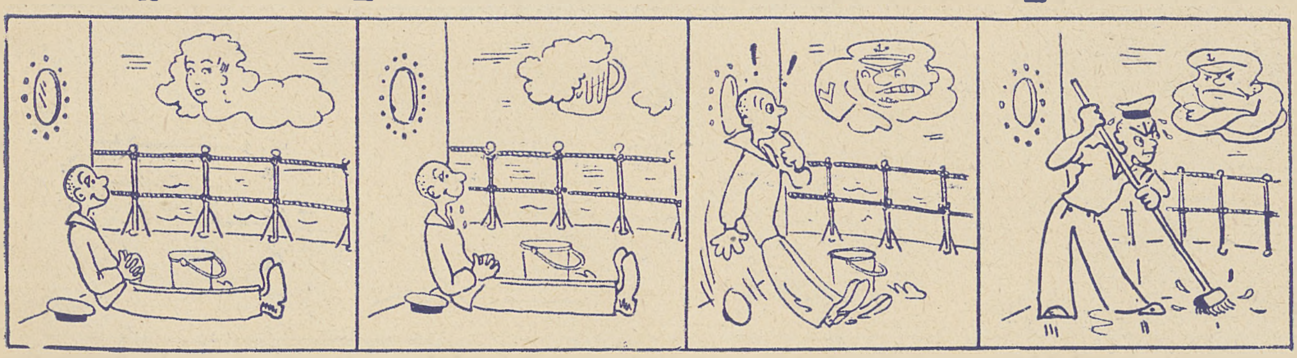
Marynarz zemdlał.

NA DNIE MORZA



— Jakbyś się czuł, gdybyś miał tak jak ja muchę w hełmie?!

Przygody Kubusia-Marynarza



Jakże pięknie jest, gdy mając spokój Zbłądzi człek w krainę marzeń I wśród mknących w dal obłoków Ujrzy zarys miłej twarzy.	Albo, gdy pragnienie pali Z twarzy pot strumieniem spływa Cóż za radość ujrzeć w dali Chłodny, rzeźwy kufel piwa!	Czasem, gdzieś na horyzoncie Niebo groźnie się zachmurzy Luby spokój groźnie zmąci Dając sygnał bliskiej burzy...	Znana prawda to od wieków: Bosman—to autorytet najwyższy... Dziewczę, piwo — tak daleko — Brudny pokład znacznie bliższy...

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. St. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Florian Staszewski, British Official, S.I.B. Photoservice, USIS — United States Information Service.

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj. Nr. 980

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. Telefony: redakcja 273-00, administracja 221-29.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35.— zł. Cena egzemplarza 15 zł.



W gdyńskim porcie przeładunkowym